Cena 20 zł

P

27 KWIETNIA
— 10 MAJA
1947

ROK II
Nr 17 – 18
(45 — 46)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

ZWYCIĘSTWO



ROCZNICE WALKI O POSTĘP

Huczą rozgłośnie, wesoło i szeroko dzwony Katedry św. Jana. Ulice Warszawy zapełnia barwny, radosny tłum.

Wiwat Król! Wiwat Konstytucja! Wiwat wszystkie stany!

Jest dzień 3 maja 1791 roku. Sejm uchwalił nową konstytucję, konstytucję znoszącą warcholskie „liberum veto", znoszącą wolny wybór króla, wprowadzającą ład w skarbie i stutysięczną armię.

Praca Kołłątaja i Staszica, praca najświetlejszych umysłów polskich wydała plon — Konstytucja 3 Maja była krokiem naprzód na drodze do demokracji i postępu.

Lecz nie dała ona praw politycznych ani mieszczanom, ani chłopom.

Lecz siła i władza pozostała nadal w rękach magnatów, którzy nie wahali się zdradzić Kraj, sprzymierzyć z wrogiem i doprowadzić do upadku Konstytucji, a z nią i... Rzeczypospolitej.

* * *

Huczy rozgłośnie, groźnie i szeroko robotnicza pieśń nad ulicami Warszawy. Chodniki i jezdnie zapełnia potężny, zwarty, maszerujący tłum. Nad kolumnami wieją jak krzyk czerwone sztandary i jak sztandary wznoszą się hasła wolności, równości, postępu i żądania praw politycznych, zniesienia gwałtu i przemocy.

Jest dzień 1 maja 1936 roku — robotnicy demonstrują przeciwko rządom sanacji, bratającej się z Niemcami, prowadzącej kraj do zguby, wojny i niewoli. Na hasła przyjaźni ze Związkiem Radzieckim odpowiedzią są pałki policjantów i strzały do bezbronnego tłumu. Demonstrujący ustępują przed siłą. Na bruku krew, ranni, zabici...

* * *

Huczą rozgłośnie i ostro armatnie strzały, terkoczą karabiny maszynowe, sypią się serie z automatów, wybuchy pocisków i bomb rwą powietrze i mury.

Na ulicach miasta wre śmiertelna walka. Komenda „Ogoń!" i „Ognia!" krzyk „Naprzód!" i „Wpierod!" zlewają się w jedno bojowe zawołanie. Żołnierz radziecki i polski szturmują Berlin, stolicę hitlerowskiej Rzeszy. Krew polska i radziecka razem wsiąka w bruk. Na Siegessäule powiewają dwa zwycięskie sztandary — radziecki i polski.

Jest dzień 2 maja 1945 roku. Berlin zdobyty.

W siedem dni później walka ta wydaje nowy słowiański Grunwald — 9 maja 1945 roku — zwycięstwo nad hitleryzmem, koniec drugiej wojny światowej!

Zwycięstwo nad Niemcami, zwycięstwo nad hitleryzmem, którego drugą rocznicę obchodzimy w dniu 9 maja i fakt, że obok żołnierzy wielkich sprzymierzeńców w Berlinie stanął żołnierz polski, to nie tylko sukces militarny naszego Odrodzonego Wojska Polskiego.

Fakt, że w końcowym etapie wojny na terenie hitlerowskich Niemiec walczyło i zwyciężało prawie półmilionowe Wojsko Polskie, wojsko jakiego zarówno pod względem liczebności i uzbrojenia nie zna nasza historia — jest zasługą obozu demokracji.

Słuszna i dalekowzroczna polityka, polityka sojuszu ze Związkiem Radzieckim dała nam Wolność, dała nam granice na Odrze i Nysie, dała nam udział w Wielkim Zwycięstwie.

Słuszna i dalekowzroczna polityka demokracji dała nam potężne reformy społeczne, polityczne i gospodarcze, dała nam Ojczyznę, w której władza należy do ludu, która jest matką dla wszystkich swych obywateli.

* * *

Słoneczny, piękny maj przynosi nam szereg świąt zaraz na początku miesiąca. Święta te źródła swoje mają w różnych latach, ba nawet w różnych wiekach, lecz treść ich, ich sens jest jeden i tylko jeden — wszystko to są święta demokracji, święta walki o lepsze jutro, o Wolność, o Niepodległość, o Człowieka i Postęp.

Walka ta, rozpoczęta ongiś przez najlepszych, najświetlejszych Polaków trwa dziś nadal na polu pokojowej pracy, na polu budowy naszej wolnej, ludowej Ojczyzny. Sztandar tej walki przekazywany przez pokolenia pokoleniom przejmujemy teraz my — demokratyczna młodzież polska — przejmują najlepsi z nas.

Majowe święta są dla nas przypomnieniem, drogowskazem na drodze postępu. Nam przypada już jasna, radosna, twórcza praca. Pamiętajmy o tych, co padli w walce!

Wspomnijmy słowa żołnierskiego poety, który pisał o zdobyciu Berlina.

O, krwią niejeden się zachłysnął,
Kąsał nas głód i parzył chłód,
By dziś nareszcie iskrą błysnął
O bruk berliński — polski but!
Spełniona wizja setnych snów!
Ej, chłopcy! Wyżej podnieść czoła!
Jeżeli doszliśmy aż tu —
To kto nas w marszu wstrzymać zdoła?

Nikt nas nie wstrzyma! Demokratyczna, lotnicza młodzież polska będzie zawsze w pierwszym szeregu walki o Postęp, o Jutro Polski ludowej!



PROSTE I ZROZUMIAŁE

KAZIMIERZ GOŹDZIEWSKI, ppor.

Wykręciwszy rundkę nad lotniskiem, Bobrowski wszedł od razu na kurs Eberswalde, a za nim Żurawski. Złym stanem pogody nie przejmowali się zbytnio. Spodziewał się, że po minięciu Odry powietrze „przetrze się", co ułatwi im wykonanie zadania. Do linii Odry lecieli w kompletnej szarzyźnie, uważając, by nie zgubić się wzajemnie. Pomiędzy Güstbiese, a Zäckerick, nad „krajem niczyim" widoczność poprawiła się na tyle, że lecący nieco w tyle Władek Żurawski widział chwilami zarysy opierzenia ogonowego maszyny swego prowadzącego. Dopiero nad potężnym, sięgającym wiele dziesiątków kilometrów Friedewald, wielkim rezerwatem leśnym, wpadli znowu niespodziewanie w spoisty i zwarty tuman mgły. Minuty lotu upływały jedna za drugą, nie przynosząc żadnej zmiany na lepsze. Mogło się zdarzyć, że samotny patrol myśliwców zgubi się wzajemnie, przedzierając się każdy na swoją rękę ku celowi.

Władek Żurawski, pomimo że nie wolno było używać radia nad terenem wroga, zaryzykował do Bobrowskiego pytanie czy nie byłoby lepiej zawrócić z powrotem. Wobec zbliżającego się szybko wieczoru i złej pogody istniały małe szanse na wykonanie zadania, a tym bardziej na powrót do macierzystego lotniska.

Lecz niewidoczny we mgle ze swoją maszyną Wiesiek Bobrowski uciął z miejsca, że rozkaz to rozkaz, a poza tym jego jest sprawą decydować o wszystkim! A co będzie, to się okaże w przyszłości.

Kilka trzasków w słuchawkach i rozmowa skończona

— Na ziemi najlepszy kolega, ale w powietrzu jako dowódca — nie daj Boże! — myśli bez złości Żurawski. — Zawsze taki był i takim pozostanie!

Jeszcze chwila lotu i wyskoczyli z chmur nad celem.

Cholera z tym Bobrowskim! — dziwi się Władek — ale ma nosa! Lecz nie ma czasu do namysłu. Moment zaskoczenia decyduje o powodzeniu akcji, a co będzie potem, będziemy się martwić w drodze powrotnej.

Obydwie maszyny idą w ostrą pikę.

Szary, łysy, bez drzew talerz nieprzyjacielskiego lotniska rośnie w oczach, odsłaniając oczom naszych pilotów zazdrośnie strzeżone tajemnice.

Oto kilka hangarów malowanych na kolor ochronny, błyszczących wilgocią i deszczem, betonowy podjazd startowy i długie rzędy wyciągniętych samolotów z czarnymi krzyżami na płatach. Aparat fotograficzny Bobrowskiego pracuje bez przerwy, utrwalając na kliszy drogocenne zdjęcia. Żurawski zacina mocno zęby, ażeby nie włączyć swych K.M.-ów i nie posłać celnej serii, do stanowiących wyśmienity cel maszyn wroga. Lecz rozkaz był wyraźny: przeprowadzić zwiad połączony z fotografowaniem — strzelać tylko w razie koniecznej potrzeby.

Przemknęli nad samymi dachami hangarów tak, że zdążyli przeczytać biały, na ziemi malowany napis:

„Fliegerhorst Eberswalde — Gruppe III O".

To „O" znaczyło port macierzysty niemieckich jednostek lotniczych Ost—Wschód, czyli, że baza została poważnie rozbudowana.

Bobrowski zawrócił jeszcze raz, robiąc bez przerwy zdjęcia. I wtedy dopiero odezwała się pojedyńczymi zrazu wystrzałami, lecz przybierająca szybko na sile kanonada artylerii przeciwlotniczej. Strzały były bezładne i nie skoordynowane. Na lotnisku i przy bateriach — zaskoczenie było zupełne.

Pod silnym ogniem Wiesiek Bobrowski kończył swe zadanie na dzisiaj. Nie miało sensu narażać się dłużej na ogień przeciwnika. Miękki ruch ręki — gaz. Kilka sekund i są już poza obstrzałem i zasięgiem niemieckich 85-tek.

Zadanie wykonane — można powracać z powrotem. Biorąc kurs powrotny na Berneuchen. Kapry-



Na zdjęciu: ppor. pil. Władysław Żurawski

śna, prawdziwie kwietniowa pogoda poprawia się znowu nieco. Piloci nabierają otuchy. A nuż zdążą na czas?

Nagle rozglądający się po horyzoncie Żurawski spostrzega niespodziewanie idące im naprzeciw jakieś 400—500 m wyżej, w odległości 2 000 m dwa samoloty. Chwila skupionej uwagi: Niemcy czy swoi?

Sekunda niepewności mija szybko. Charakterystyczne zarysy płatów i kadłuba, malujące się wyraźnie na szarym tle chmur, mówią same za siebie:

— Dwa Focke Wulf 190 na kursie przed nami! — melduje Bobrowskiemu i dziwi się sam sobie, że głos ma spokojny i opanowany. Wiesiek widzi ich już także i bije się z myślami:

— Zaczynać walkę czy nie? Dwóch na dwóch, szanse mniej więcej wyrównane, to prawda! Lecz rozkaz brzmiał: „fotografować! nie wdawać się w żadne niepotrzebne awantury. Kaseta ze zdjęciami jest ważniejsza".

I Bobrowski pomny rozkazu próbuje przejść bokiem obok Niemców, którzy jak gdyby nie zauważyli naszych samolotów i kontynuują spokojnie swój lot z kierunku, w którym dążą nasi. Mijają się w należytym spokoju. Focke Wulfy wyżej, Jaki niżej.

Już, już zdawało się, że obejdzie się bez awantury, lecz jak to zwykle bywa u szwabów, którzy obawiają się otwartej walki z równym nawet liczebnie przeciwnikiem, po minięciu zwalili się nagle z góry pół przewrotem i zaszli naszym w ogony.

Mający wszystko na uwadze Żurawski zameldował koledze o ataku, kładąc się wraz z nim błyskawicznie w lewy wiraż. Rozpętała się walka. Pierwszy z Niemców, który dostał się niespodziewanie pomiędzy naszą dwójkę przyjaciół otrzymał solidną serię po kadłubie i zrejterował pospiesznie w bok, ratując się przed zestrzałem.

Pomimo to Władek Żurawski dostał niespodziewanie serię po płatach z niemieckiego działa. Zachwiał się na moment. Zdawało się, że runie wraz z maszyną. Lecz „Jak", to wytrzymała bestia. Rewanżując się z nawiązką „frycowi", plunął mu ostrą serię prosto w czarny, przewalający się właśnie w skręcie kadłub, aż się coś zadymiło.

Bobrowski, „stary" praktyk powietrzny, widząc (co tu gadać!) chwilową przewagę Niemców, ciągnie ich na walkę pionową (próbuje związać się w pętli, w której „Jak-1" są lepsze; Focke Wulf mają przewagę na wirażach).

Walka wre. Sekundy upływają za sekundami, nie przynosząc żadnej zmiany.

Niemcy atakują — nasi bronią się. Potem odwrotnie.

Rozszerzone od nadmiernego patrzenia oczy Bobrowskiego, biorącego na cel jednego z Niemców, spostrzegają na siatce celownika zupełnie odmienny kształt samolotu, niż ten który był przed chwilą. Niemiecki pilot prysł, jakby go wymiotło. Sekunda niepewności przechodzi w radosne podniecenie. Tak! Te gwiazdy na kadłubie — to radziecki „Jak"!

— Ale skąd się wziął tak nagle u Boga Ojca? — dziwi się radośnie pilot i szuka wzrokiem maszyny Żurawskiego, która uczepiwszy się samolotu wroga praży ze swych KM-ów, aż serce rośnie. Z boku zachodzi niemiaszkom drugi „Jak" z czerwonymi gwiazdami, plując po drodze gęstym ogniem. Teraz walka przeradza się w prawdziwą nagonkę. Wzięci w krzyżowy ogień z boków i z góry Niemcy próbują wydostać się z matni, w którą się zapędzili. Jeden z nich na kształt postrzelonego śmiertelnie ptaka zapadł się w przestrzeni, w której na moment zabielił się parasol ratującego się spadochronem — pilota.

Pognał za nim radziecki pilot, ażeby przypilnować dokładnie miejsca wylądowania „bohatera". Drugi z „fryców", korzystając z zamieszania umknął pospiesznie w chmury.

Walka skończona. Dwa polskie samoloty i jeden radziecki krążą obok siebie oczekując powrotu kolegi. Trwa milczenie. A potem Wiesiek Bobrowski starannie dobierając słów mówi w mikrofon:

— Wo wremia pribyli. Spasibo wam!

Chwila spokojnej ciszy, w której słowa są niczym wobec ogromu wdzięczności, przepełniającej serca. Ale wraca odpowiedź:

— Niczewo! Wczera mnie Polaki pamagli! Znaczyt my w rasczotie!

To jest proste i zrozumiałe. Wczoraj my im — oni dzisiaj nam pomogli. Bo walka trwa, a w walce trzeba mieć wypróbowanych i wiernych przyjaciół...

*

Wylądowali w czwórkę przed samym zapadnięciem zmroku na lotnisku radzieckich myśliwców, gdyż podczas walki z Niemcami zapędzili się aż nad Frankfurt nad Odrą i o powrocie do macierzystego lotniska nie mogło być mowy.

Następnego dnia wczesnym rankiem, po napełnieniu zbiorników benzyną, uzupełnieniu amunicji i zaklejeniu (na szczęście niegroźnych) postrzałów w maszynie Władka Żurawskiego, wystartowali z kursem 360° prosto do Berneuchen.

A w tydzień później na święcie pułku, por. Wiesław Bobrowski i ppor. Władysław Żurawski przeżywali chwilę nowej radości i dumy, kiedy to w imieniu Dowództwa Frontu, dowódca pułku składał im podziękowanie za dostarczenie cennych zdjęć.

Władek Żurawski rzekł:

— Ku chwale Ojczyzny, obywatelu pułkowniku!

I to także było proste i zrozumiałe.



...Pościgowce z czarnymi krzyżami na skrzydłach związały walką radzieckie siły powietrzne.

Drogą radiową wezwano rezerwy; nie zdążyły jednak zbliżyć się do linii, gdy nagle 40 Junkersów ukazało się na niebie.

W tejże chwili do dowódcy lotnictwa odcinka nadpływa wieść, że piechota poderwała się do ataku. W myśli generała wyraźnie zarysowało się straszliwe niebezpieczeństwo, jakim będzie atak 40 Junkersów na niczym nieosłoniętą piechotę.

Tylko kilka minut pozostaje do chwili decydującej... za wszelką cenę trzeba ratować piechotę.

Natarcie musi złamać wroga — jest jednym z wielu potężnych natarć w kierunku na Berlin.

Rezerwy powinny nadlecieć szybko, ale nim nadlecą...

Co to?

Nie wiadomo skąd nad punktem dowódcy pojawiły się cztery myśliwce. Jakie: nie wiadomo... może to „wolni strzelcy", może wywiadowcy... w każdym razie, sądząc z kształtu i barw były to gwardyjskie samoloty myśliwskie, byli to swoi!

Generał włączył mikrofon:

— Ja „Jasny". Kto nade mną? Kto nade mną?

— Jasny, Ja „Fala 9", Ja „Fala 9"... Przechodzę na odbiór!

„Fala 9" był to znak wywoławczy lejtienanta Piotra Krasniewa.

— „Fala 9" z prawa niżej przeciwnik! Zestrzelcie prowadzącego! Zestrzelcie prowadzącego! — nadaje generał i dodaje z naciskiem — piechota poderwała się, poruczniku! Zrozumieście? Piechota ruszyła do ataku! Przechodzę na odbiór.

Piotr Krasniew, aż nadto dobrze zrozumiał rozkaz generała i te trzy słowa: „piechota poderwała się..."

— Zrozumiałe! — odpowiada dowódcy i leci w dół.

Bombowce są coraz bliżej.

Basowy huk wypełnia powietrze, przelewa się grozą nadlatującego zniszczenia.

A tam, w dole, niczym nieosłonięta, ruszyła do ataku piechota...

Maszyna Piotra jest już pod Junkersami. Bojowy przewrót i Piotr wdziera się w środek szyku bombowców.

Teraz już sekundy, nie! ułamki sekund decydują...

Równoległe kursy — zbliżają się ku sobie.

Dokoła błyskawice ogniowych smug.

Jakby z wielkiej dali słyszy Piotr głos „Jasnego":

— „Fala 9", „Fala 9" trzymaj się! Bij tylko prowadzącego!

Piotr sam wie, że musi zniszczyć prowadzącego. Wówczas złamią się szyki pozostałych Junkersów i bomby będą zrzucone bezładnie.

A o to właśnie chodzi, bo przecież „piechota poderwała się!"

Piotr skupił się w sobie, zamarł.

Krzyż celownika legł na prowadzącym.

I znowu z oddali nadpływa głos „Jasnego":

— Nie spiesz się „Fala 9", podejdź bliżej, podejdź bliżej!

Maszyna Piotra drży... lecą drzazgi z płatów... kadłub posiekany kulami... miałki deszcz szklanych okruchów z rozbitych przyrządów pokładowych zasypuje kabinę... z twarzy i rąk Piotra wąskimi strumyczkami czerwieni ścieka krew...

...„Piechota poderwała się, poruczniku"...

Piotr widzi tylko siatkę celownika i maszynę prowadzącego Niemca..

Ognia!

Niemiecka maszyna leci dalej.

Jeszcze raz ognia.

Znowu bez skutku.

Więc jeszcze raz!

Seria musiała trafić w pilota, bo Junkers schodzi z kursu i niby olbrzymi kamień bezwładnie spada w dół.

Piotr już nie widzi jak pozostałe Junkersy opanowane paniką, bezładnie zrzucają bomby... Jego ciężko zraniona maszyna wznosi się stromo w górę, ku chmurom, ku słońcu, bo „kto ma wysokość, ten zwycięża".

— „Fala 9", „Fala 9", Ja „Jasny" Ja „Jasny"! Dziękuję Ci, bohaterze! — z oddali nadlatują do Piotra słowa dowódcy.

I oto widzi, jak nad przednim skrajem ukazują się rezerwy: dziesięć myśliwców pędzi na wroga!

Piotr uśmiecha się zranionymi ustami...: wie, że teraz jest już wszystko w porządku.

A tam, w dole, na ziemi, za ruszającą do ataku piechotą posuwają się działa szturmowe i czołgi.

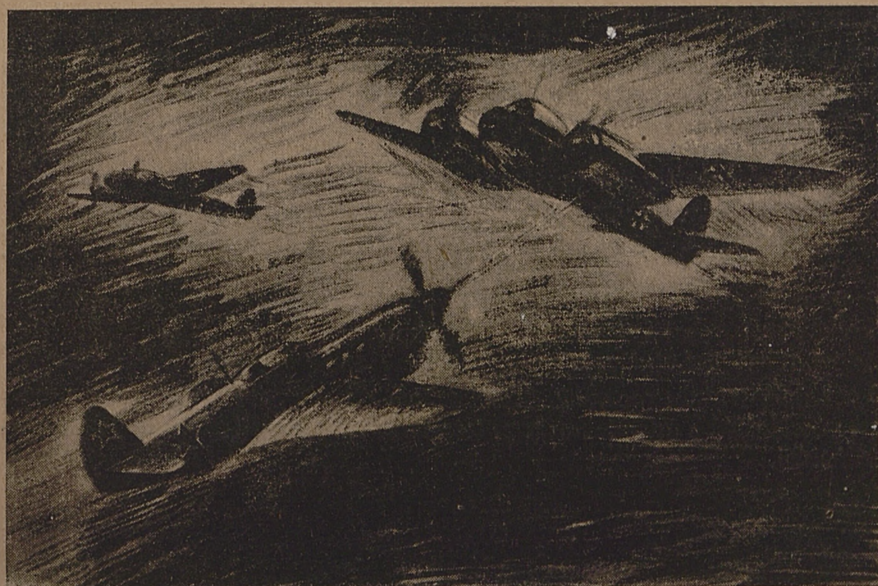
Rozpoczęła się ofensywa!

Rezultatem jej było zdobycie Berlina i największe, najpiękniejsze zwycięstwo.

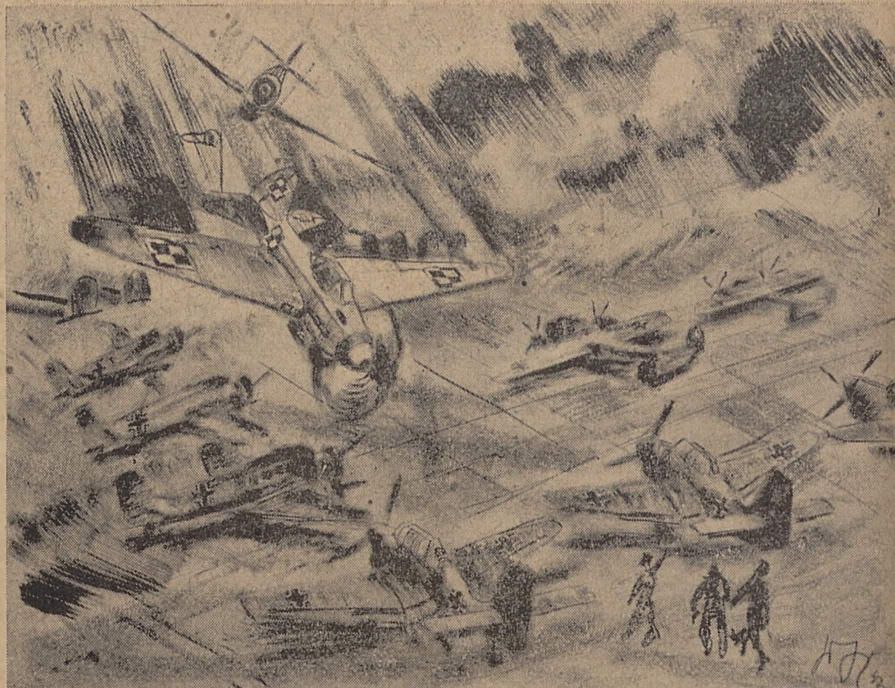
A. Markusza.

„Krasnoarmiejec" nr 21-22 z 1946 r.

Przekład: Ela Wachnowska



WISŁA
WARSZAWA
POMORZE
KOŁOBRZEG
ODRA
NYSA
BERLIN



Dwa lata temu ostatnie dni kwietnia i pierwsze dni maja były gorące. Gorące były słoneczną spiekotą i rozpalone gorącem silników samochodów, czołgów i samolotów, rozgorzałe łunami pożarów i błyskami wystrzałów artyleryjskich.

U boku potężnych armii radzieckich na terenie Niemiec walczyło w te dni prawie półmilionowe Wojsko Polskie: I-sza i II-ga Armia, Korpus Pancerny i jednostki lotnicze.

Polski żołnierz i polski lotnik brali odwet za Wrzesień i lata okupacji, brali udział w ostatecznym, miażdżącym uderzeniu na serce hitlerowskich Niemiec, na Berlin.

I o tych właśnie „szeregowych Wielkiego Zwycięstwa", o najbliższych naszych sercom polskich lotnikach chcę Wam parę słów powiedzieć.

Jednostki lotnicze Odrodzonego Wojska Polskiego powstały jeszcze w 1943 r. na ziemi radzieckiej. Powstał tam jako pierwszy pułk myśliwski „Warszawa".

Z biegiem dni i tygodni szkolili się nowi piloci, powstawały wciąż nowe jednostki polskiego lotnictwa.

Wisła, Warszawa, Pomorze, Kołobrzeg, Odra, Berlin — oto szlak bojowy polskiego lotnictwa — droga walki, zwycięstw i chwały.

Zapytasz może Czytelniku, dlaczego o walkach tych tak mało pisze się w prasie, dlaczego nie ma o nich książek, nowel i wspomnień?

Odpowiem Ci krótko: ludzie ci, piloci, obserwatorzy i strzelcy bojowych maszyn to ludzie skromni i prości, którzy nie tylko pisać, ale i mówić o sobie nie zawsze chcą. Zresztą po wojnie, tu w kraju tyle było i jest do zrobienia, tyle trzeba już teraz natychmiast budować, uczyć i szkolić, że brak czasu na wspomnienia, nowele i powieści. Czas ten pomału się zbliża i może już wkrótce na witrynach księgarskich ujrzymy barwne okładki opowieści o bojach „Warszawy" i „Krakowa", o myśliwcach, szturmowcach i bombowcach 1-szej Polskiej Dywizji Lotniczej.

Lecz dziś w dniu rocznicy Zwycięstwa chcę parę słów powiedzieć o udziale naszego lotnictwa w Operacji Berlińskiej.

Po sforsowaniu Odry i przerwaniu silnych umocnień nieprzyjaciela, wojska I-szej Armii W. P., osłaniające prawe skrzydło szturmujących Berlin otrzymały zadanie natarcia w kierunku Fehrbellin i Rhinof oraz wyjścia na rzekę Łabę.

Nasze lotnictwo w tym okresie osłaniało rejony koncentracji jednostek, prowadziło rozpoznanie, broniło przepraw, atakowało wojska nieprzyjaciela dziennymi nalotami szturmowców i nocnym bombardowaniem.

Uderzenie wojsk naziemnych i lotnictwa było tak potężne, że od 24 kwietnia do 4 maja grupa operacyjna d-twa lotnictwa 9 razy zmieniała swe miejsce postoju w pościgu za uciekającym wrogiem.

Samoloty idące na bombardowanie otrzymywały w powietrzu nowe cele, gdyż poprzednie bywały już w międzyczasie zdobyte przez naszą piechotę.

Młode nasze lotnictwo stanęło na wysokości zadania i dorównało tempu natarcia wojsk naziemnych.

W ciągu 11 dni natarcia polskie jednostki lotnicze, biorące udział w Operacji Berlińskiej, dokonały 2282 lotów bojowych, stoczono 17 walk powietrznych, strącając 10 niemieckich samolotów. Bombami i pociskami naszych samolotów zostało rozbitych 600 niemieckich samochodów, 4 samoloty na lotniskach, 17 czołgów, około 100 wagonów kolejowych. Wysadzono w powietrze 7 składów amunicji, rozbito 40 baterii artyleryjskich. Padło od kul naszych lotników 3 000 niemieckich żołnierzy.

Podałem Wam suche cyfry wzięte z meldunków bojowych z owych dni. Cyfry te trzeba odczuć i zrozumieć. Każda z nich oznacza atak wśród śmiertelnych wybuchów szrapneli, pętle, przewroty, ogień i postrzały w płatach, w walce powietrznej nie na śmierć, a o życie. Opisy tych walk znajdziecie w innym miejscu, przeczytacie później.

Dziś w dniu Zwycięstwa chcę byście zwrócili się myślą do tych, którzy na skrzydłach Jaków, Iłów i Peszek przynieśli wolność Polsce nad Wisłą, Warszawą i Kołobrzegiem, oznaczyli wybuchami bomb granice na Odrze i Nysie, ogniem działek i kaemów ponieśli sprawiedliwą zemstę na Berlin i w szumie swych silników przynieśli zwycięstwo.

OPERACJA GROM 11-bis

10)

Po drugiej stronie przyjęto wezwanie i zaczęto działać. Tymczasem Zbyszek kolbą RKM-u tłukł już lampy i aparaturę stacji, a Staszek przecinał druty umacniające stalową antenę. Program skończony. Lecz przygody bohaterskich chłopców dopiero się miały rozpocząć.

Usłyszeli dalekie głosy powracających z pogoni żołnierzy. Jeden skok i byli z powrotem w lesie, pilnie nadsłuchując. Żołnierze już byli blisko. Jeden z nich zobaczył nagle w bladym świetle świtu kilka cieni, umykających pospiesznie w kierunku pobliskich drzew. Skrzyknął nadbiegających kolegów i strzelając w biegu pogonili za naszymi spadochroniarzami.

Co chwila odwracał się któryś z naszych chłopców do tyłu, dawał serię do ciemnych postaci biegnących Niemców. Pościg zwolna pozostawał w tyle. Strzały stawały się rzadsze, a w końcu chłopcy znaleźli się sami w gęstym, sosnowym zagajniku. W tej chwili w powietrzu z kierunku zburzonej radiostacji rozległ się warkot silników lotniczych. Za chwilę cisza poranka rozdarta została brutalnie przez wybuchy bomb.

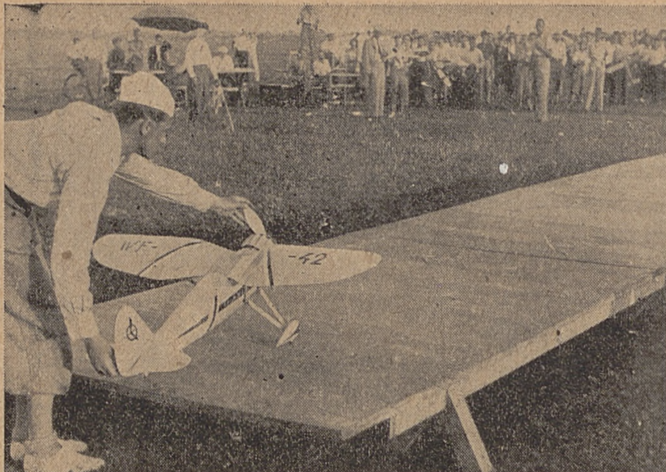


— Wezwani przez nas Niemcy bombardują swoją radiostację — błysnął zębami w uśmiechu Romek. Wszyscy uśmiechali się słuchając odległych detonacji.

(c. d. n.)







ORGANIZUJEMY KOŁA

REGULAMIN
DLA KÓŁ SZKOLNYCH LIGI LOTNICZEJ

§ 1.

pkt. 1 (a) Koła Szkolne Ligi Lotniczej mogą powstawać we wszystkich szkołach w porozumieniu z Dyrekcją lub Kierownictwem, jeżeli co najmniej 20-tu uczni danej szkoły jest członkami L.L. i wyraża chęć zorganizowania Koła.

Czynności organizacyjne.

§ 2.

pkt. 1) a) Należy zwołać zebranie informacyjno-organizacyjne, na którym przewodnictwo obejmie osoba, zwołująca zebranie.

b) Przewodniczący powinien objaśnić zebranych o celach i zadaniach Ligi Lotniczej.

c) Zebrani powinni zdecydować o utworzeniu Koła Ligi Lotniczej i powziąć odpowiednią uchwałę, którą podpisują obecni.

d) Zebranie winno wybrać Zarząd i Komisję Rewizyjną Koła Ligi Lotniczej.

konstytuowanie się Zarządu Koła L.L. i Komisji Rewizyjnej.

§ 3.

pkt. 1) a) Wybrany na Zebraniu Organizacyjnym Zarząd Koła Ligi Lotniczej składa się z 3 — 5 członków.

b) Zarząd Koła na pierwszym swoim posiedzeniu wybiera spośród siebie — Prezesa, Sekretarza i Skarbnika (oraz ewentualnie ich zastępców).

pkt. 2) a) Komisja Rewizyjna składa się z 3-ch członków.

b) Członkowie Komisji Rewizyjnej na pierwszym swoim zebraniu wybierają spośród siebie przewodniczącego.

Władze Koła Ligi Lotniczej.

§ 4.

pkt. 1) a) Zarząd Koła L.L. i Komisja Rewizyjna wybierana jest na przeciąg 1-go roku.

b) Władzę najwyższą Koła L.L. stanowi Walne Zgromadzenie członków Koła.

c) Walne Zgromadzenie zbiera się najpóźniej do dnia 1-go października każdego roku kalendarzowego na którym Zarząd Koła składa sprawozdanie ogólne ze swojej działalności, oraz sprawozdanie finansowe, podpisane przez członków Komisji Rewizyjnej.

d) Walne Zgromadzenie na wniosek Komisji Rewizyjnej udziela absolutorium ustępującemu Zarządowi, oraz wybiera nowy Zarząd Koła.

Opiekun Koła.

§ 5.

pkt. 1) a) Zgodnie z zarządzeniem Ministerstwa Oświaty odnośnie przepisów o organizacjach uczniowskich na terenie szkół — Rada Pedagogiczna winna delegować spośród swego grona nauczycielskiego — Opiekuna Koła L.L.

pkt. 2) a) Opiekun może brać udział w każdym zebraniu Zarządu jako głos doradczy, na Walnym Zgromadzeniu wchodzi w skład prezydium.

b) Opiekun Koła L.L. ma pieczę nad pracą Koła zgodnie z obowiązującym statutem L.L. i przepisami szkolnymi.

Legalizacja.

§ 6.

pkt. 1) a) O stworzeniu Koła należy powiadomić najbliższy Obwód Ligi Lotniczej najpóźniej w 3 dni po zebraniu organizacyjnym i ukonstytuowaniu się Zarządu Koła. W załączeniu należy przesłać:

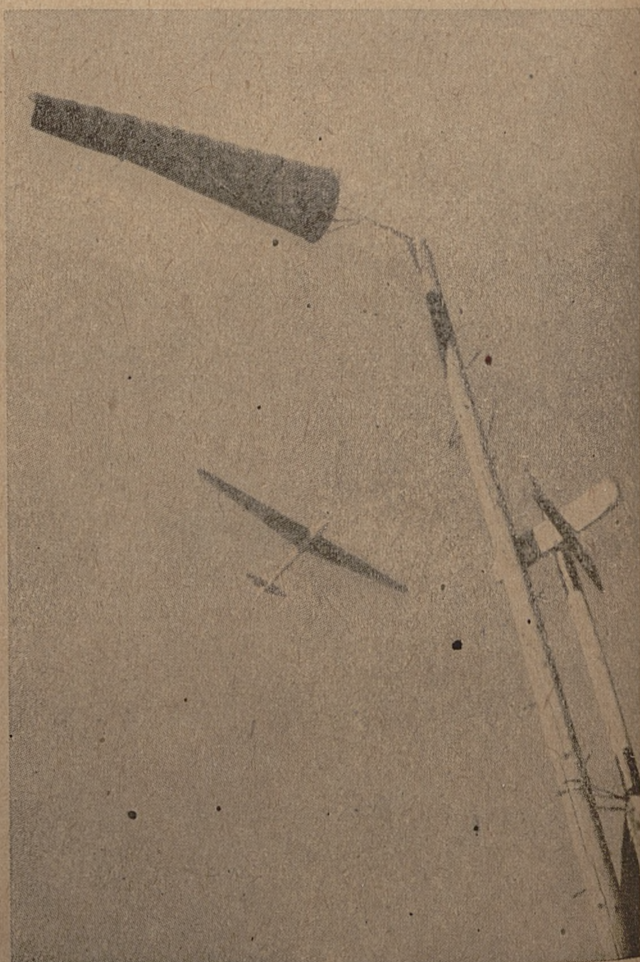
a) Nazwę Szkoły oraz jej dokładny adres

b) Odpis protokółu zebrania organizacyjnego

c) Skład osobowy Zarządu Koła i Komisji Rewizyjnej

d) Stanowisko i adres Opiekuna Koła.

pkt. 2) W odpowiedzi na przesłane do Obwodu zgłoszenie, Koło Ligi Lotniczej otrzyma pisemne zezwolenie Zarządu Obwodu (Okręgu) na rozpoczęcie działalności w określonym terenie, oraz Nr. rejestracyjny Koła.





LIGI LOTNICZEJ

Z chwilą otrzymania potwierdzenia rejestracji od Zarządu Obwodu (Okręgu) Koło winno rozpocząć działalność na terenie swojej szkoły.

Opłaty członkowskie.

§ 7.

pkt. 1) a) Wysokość opłat członkowskich w Kołach szkolnych wynosi minimum zł 5 — miesięcznie.

b) Wysokość opłat może być podwyższona decyzją Walnego Zgromadzenia Koła L. L.

Fundusz Koła L.L.

§ 8.

Fundusze Kół szkolnych L.L. tworzą:

a) 25% wpływów z tytułu składek członkowskich
b) 50% wpływów z imprez dochodowych organizowanych przez Koło,
c) 100% dochodów z kolportażu pism lotniczych.

Pozostałe 75% wpływów ze składek członkowskich, 50% z imprez, oraz wszelkie inne opłaty na rzecz L.L. winny być przekazywane natychmiast do kasy właściwego Obwodu L.L. (ew. Dyrekcji Okręgowej L.L.).

Pieczęcie.

§ 9.

Koła szkolne powinny posługiwać się pieczątką podłużną następującej treści:

„LIGA LOTNICZA"
Koło szkoły . . . .
Nr. . (nr. ewidencyjny koła)
w . . . .
(miejscowość)

Po ustaleniu godła Ligi Lotniczej, koło szkolne otrzyma odpowiednią okrągłą pieczątkę.

Rachunkowość.

§ 10.

Zarząd Koła winien prowadzić rachunkowość wg systemu uproszczonego t. zn. książkę kasową z zachowaniem stron wpływów i wydatków, rejestr-skorowidz rachunków.

Wszelkie wypłaty dokonywane być mogą przez skarbnika jedynie na zlecenie Prezesa, potwierdzone przez Opiekuna Koła.

§ 11.

Korespondencja.

Zarząd Koła prowadzi rejestr korespondencji nadchodzącej i wysyłanej wg kolejnej numeracji. Korespondencja winna być przechowywana w odpowiednich teczkach.

Ewidencja członków.

§ 12.

Zarząd Koła prowadzi ewidencję i kartoteki członków oraz rejestr opłacania składek członkowskich.

Legitymacje.

§ 13

Członkowie Koła L.L. winni otrzymać legitymacje podpisane przez 3 osoby z Zarządu t. zn. Prezesa, Sekretarza i Opiekuna Koła. (blankiety legitymacji otrzyma Zarząd Koła szkolnego z Dyrekcji Okręgowej L.L.).

Gazetki ścienne.

§ 14.

Zarząd Koła szkolnego L.L. redaguje i wydaje we własnym zakresie lotniczą gazetkę ścienną.

Poza tym zaleca się, żeby członkowie Koła prenumerowali jedno z krajowych pism lotniczych („Skrzydlata Polska", „Skrzydła i Motor").

Likwidacja Koła szkolnego L.L.

§ 15.

Likwidację Koła uchwala Walne Zgromadzenie członków, poczym majątek Koła oraz wszelkie akta winny być przekazane właściwemu Obwodowi Ligi Lotniczej.

Uwaga: Jeżeli w danym ośrodku nie ma jeszcze zorganizowanego Obwodu L.L. rejestrację Koła załatwia się we właściwym Okręgu L.L. (Dyrekcja Okręgowa L.L. w mieście wojewódzkim).

Regulamin niniejszy sporządzony został na podstawie i z zachowaniem przepisów obowiązującego statutu Ligi Lotniczej.

ZARZĄD GŁÓWNY
DYREKCJA NACZELNA
LIGI LOTNICZEJ



ZWYCIĘŻYLIŚMY W WALCE

1 350 000 000 zł

zostanie wydatkowanych w ramach Planu Odbudowy Gospodarczej na remont i odbudowę lotnisk.

Główny wysiłek będzie skierowany na węzły komunikacji lotniczej z zagranicą — na porty lotnicze na Okęciu, w Katowicach i Gdańsku.

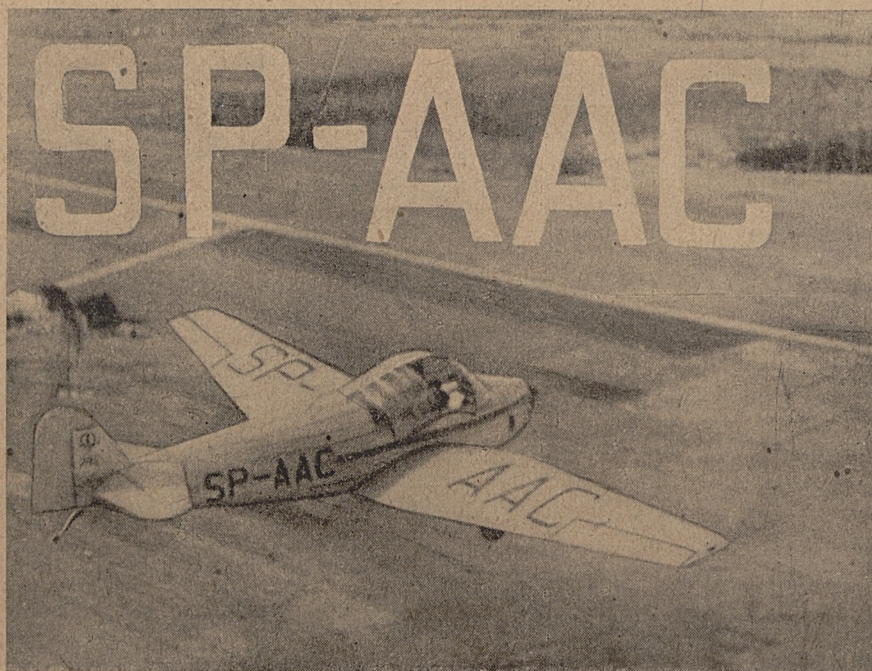
Lotniska te w Planie 3-letnim wyposażone zostaną w nowoczesne urządzenia, jak drogi startowe, hangary, warsztaty, benzynownie, urządzenia bezpieczeństwa itd.

Odbudowane zostaną również lotniska Szczecin, Poznań, Łódź, Wrocław, Lublin, Rzeszów, Kraków, oraz seria lotnisk przeznaczona dla sportu lotniczego.

150 000 000 zł

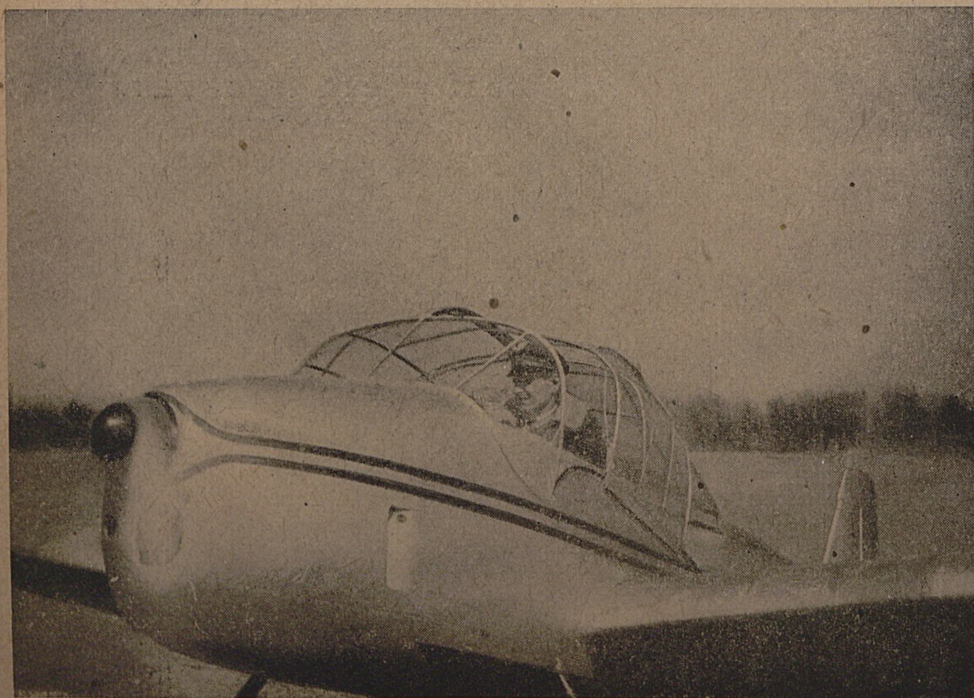
przeznaczono w P.O.G. na odbudowę zniszczonych przez działania wojenne szybowisk. Suma ta zużytkowana oszczędnie i mądrze na odbudowę hangarów, warsztatów i innych urządzeń pozwoli nam udostępnić sport szybowcowy masom i zająć wśród innych państw zajmujących się szybownictwem przodujące miejsce.

W ramach Planu Trzyletniego nasze fabryki wyprodukują 1180 szybowców, w tym 600 szkolnych, 500 treningowych i 80 wyczynowych.



ŻAK-1

to pierwsze zwycięstwo polskiego konstruktora i robotnika w walce o wykonanie Planu Trzyletniego



W końcu marca b.r. prototyp Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi „Żak — 1“ po raz pierwszy wystartował do lotu.

Dziś, gdy próby fabryczne są już na ukończeniu możemy śmiało stwierdzić, że jest to maszyna nie tylko piękna, ale i dobra, nie ustępująca pod żadnym względem sportowym samolotom Anglii, czy USA.

„Żak — 1“ jest dwumiejscowym, wolnonośnym dolnopłatem szkolno-sportowym o dwu siedzeniach obok siebie, co znakomicie ułatwia szkolenie, a nie wpływa ujemnie na osiągi samolotu. Wyposażony jest w

ZWYCIĘŻYMY W ODBUDOWIE

150 000 000 zł

to suma przeznaczona na zakup za granicą nowego sprzętu dla naszej komunikacji lotniczej.

Park samolotowy PLL „Lot“ powiększą nowe maszyny, które zostaną zakupione najprawdopodobniej we Francji.

By ocenić wartość sumy 150 mil. złotych wystarczy tylko wiedzieć, że cena potężnego, francuskiego czteromotorowca „Languedoc“ — Bloch 161 wynosi zaledwie 8 milionów złotych.

Polski przemysł lotniczy dostarczy oprócz tego 20 komunikacyjnych samolotów 10-cio miejscowych, 410 maszyn sportowych i 80 motoszybowców.

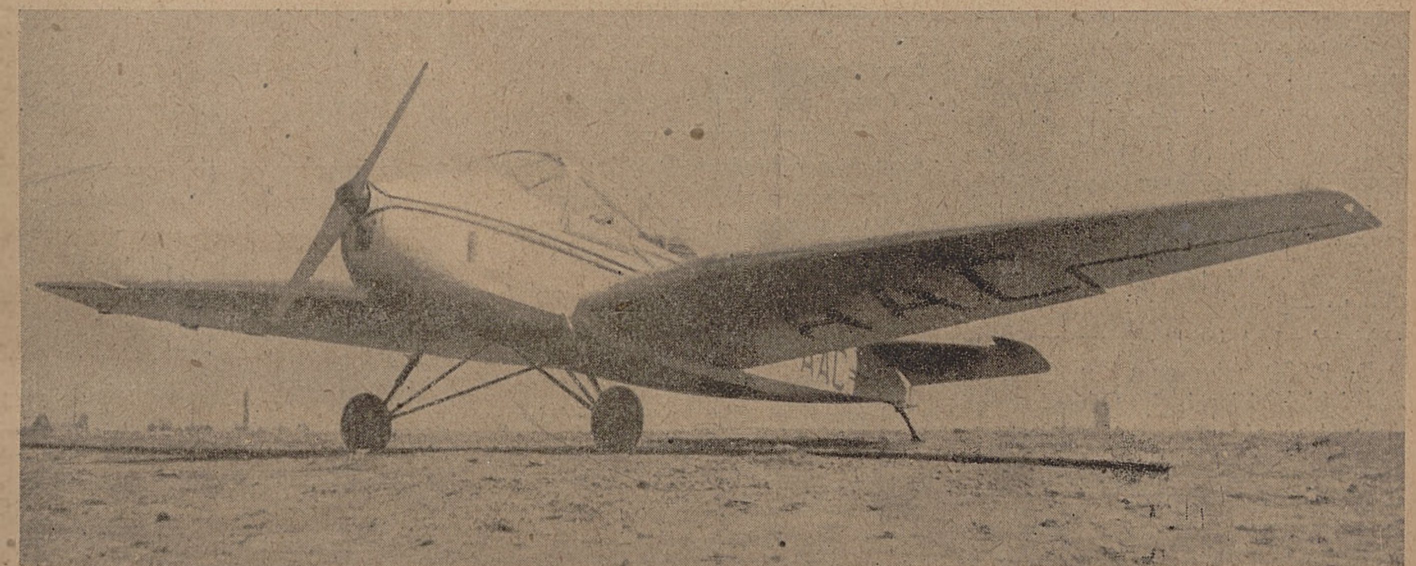
420 000 000 zł

przewidziano w Planie Odbudowy Gospodarczej na zakup sprzętu i rozbudowę naszej naukowej placówki lotniczej — Instytutu Technicznego Lotnictwa.

I. T. L. zostanie wyposażony w nowoczesne laboratoria, tunele aerodynamiczne, hamownie silnikowe i t.p.

Wysoka ta suma odpłaci nam stokrotnie wkład inwestycyjny, dając polskiemu lotnictwu cenne wyniki badań naszych naukowców.

W laboratoriach I.T.L. rodzić się będą i dojrzewać polskie wynalazki i ulepszenia, zrodzą się polskie śmigłowce i samoloty odrzutowe.



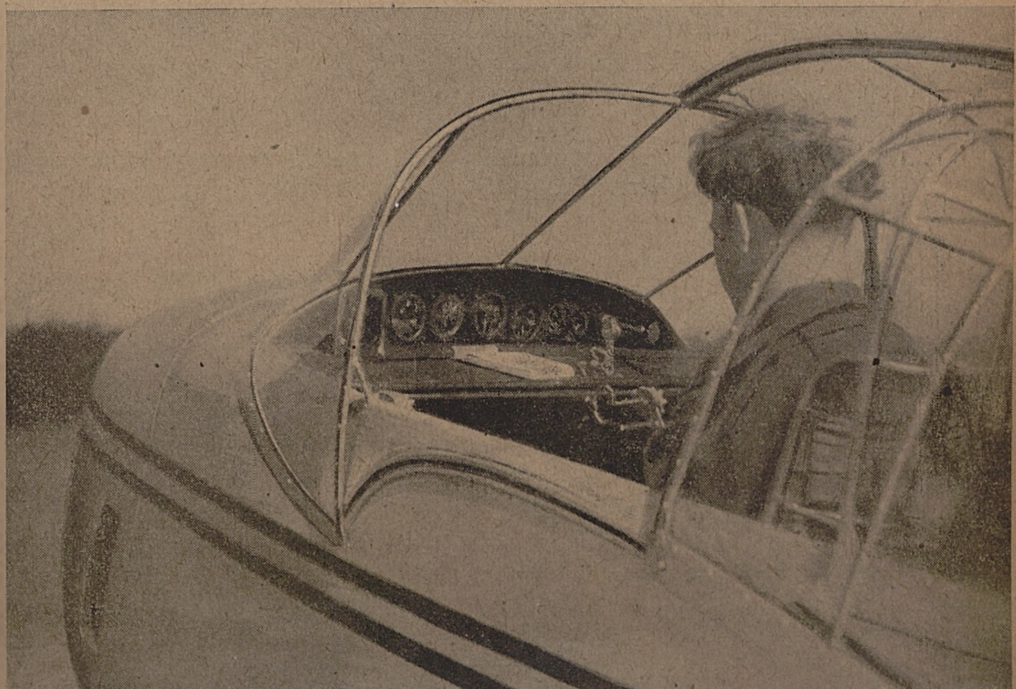
„ŻAK“ – 1 – L. W. D. – rozpiętość 11,5 m – długość 7,9 m – szybkość maks. 170 km/godz. – szybkość lądowania 70 km/godz. – zużycie paliwa 14 l/godz.

nowoczesny 60-cio konny silnik czeski „Walter Mikron“.

Kabina „Żaka“ zakryta jest limuzyną złożoną z dwu połówek, które można w locie dowolnie przesunąć do tyłu, regulując w ten sposób wentylację.

Siedzenia i orczyki regulowane w locie. Przyrządy pokładowe: busola, skrętomierz, wysokościomierz, licznik obrotów, manometr, i termometr oleju.

„Żak“ to piękna i dobra maszyna. To pierwsze zwycięstwo polskiego konstruktora i inżyniera w walce o wykonanie trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej.



HISTORIA Lotnictwa

PROFESOR FLETNEREK

Praca dyplomowa historyczno-polityczna

Jak wykazały najnowsze odkrycia i badania naukowe, już starożytni Egipcjanie i Grecy nie znali samolotów. Nie znali ich również Atlantowie. Z tego więc powodu powstał ongiś, w rzekomo zatopionej Atlantydzie „Związek Zaw. Ludzi — Ptaków". Do związku należeć mogli ludzie trudniący się nałogowo lataniem i wyszkoleni na wszelki wypadek w walce powietrznej. Zwiazek ten posiadał liczne Oddziały Wojewódzkie Latania Cywilnego, z których do najczynniejszych zaliczyć należy „Indyjskie Oddziały Lotnicze" uformowane w A.D. 2 000 roku przed n. Chr. na Indyjskich Ziemiach Odzyskanych (nawet wtedy nie angielskich i nie niemieckich). Oddziały te używane były przez spokojnego i do dziś szanowanego tam króla imieniem Itakenhoro — Rios — Har do masowego i skutecznego obsiewania i zraszania weł- i bawełnianych pól uprawnych. (Ciekawych odsyłam do „Tekstów Religijnych Indii" spisanych na czterdziestu tysiącach stron, zebranych w 400 tomów. Do obejrzenia w British Museum, Londyn). Należy dodać, iż w tych czasach żyli również dwaj znani generałowie lotnictwa greckiego Dedal i Ikar, z których ten ostatni zginął niestety (jak chce Ovidiusz) przy oblatywaniu nowego aparatu mięśniowego, sprzedanego Grecji przez radżę Burmana za 5 dolarów i wpływy... na Olimpie.

Owczesny perski przemysł lotniczy był nastawiony na produkcję dywanów latających kilku typów, a przeznaczonych wyłącznie do użytku kalifów i ich rodzin. (Dane źródłowe: Bajki z 1001 nocy).

Uczeń wielkiego matematyka Pitagorasa (tego od twierdzeń i trójkątów) był podobno zapalonym modelarzem i zbudował w roku 400 przed n. Chr., przy wydatnym poparciu Ligi Lotniczej, pierwszy model latający. Wybudowałby zapewne i drugi, gdyby nie to, że Liga zajęta była właśnie uzyskiwaniem osobowości prawnej.

Wypływa z tego cenny wniosek dla potomnych: ponieważ modelarstwo jest rzeczą starą, o nie byle jakiej tradycji historycznej — budujmy modele, aby ci co po nas przyjdą nie mówili, że byliśmy gorsi od Pitagorasa i jego wspólników.

Nawet tak pokojowy sport, jakim jest modelarstwo znalazł zastosowanie bojowe — cesarz bizantyński **Jasio** straszył w końcu X w. naszej ery wojska nieprzyjaciela za pomocą... latawców. (Patrz rysunek wykonany według jedynej fotografii, przetrwałej do dzisiaj w archiwach Filmu Polskiego).

Około roku 1495 udało się znanemu mistrzowi ob. Leonardo da Vinci przepowiedzieć z naukową wprost ścisłością powstanie przyrządów latających, cięższych od powietrza. Ponieważ wszystko to sprawdziło się niemal co do joty, nie lekceważmy przepowiedni „SiM"-u co do podróży międzyplanetarnych!

100 lat później odbył się start pierwszego polskiego aparatu mięśniowego. Oto profesor Wszechnicy Jagiellońskiej Imć Pan Łukasz Piotrowski „gdy raz przedstawiał w swoim dialogu geniusza na skrzydłach, które sam sporządził, geniusz przeleciał na teatr przez dach nadwornej bursy z przedmieścia Retoryka, zwanego i po odpowiedniej scenie, z teatru na swoje miejsce odleciał...". Jest to najdawniejsza wiadomość o „ma-

...wyszkoleni na wszelki wypadek w walce powietrznej...



...perski przemysł lotniczy nastawiony był na produkcję dywanów latających



...cesarz bizantyński... straszył wojska za pomocą latawców





...nie lekceważmy przepowiedni „S i M"-u co do podróży międzyplanetarnych!

chinach latających" w Polsce i świadczy najlepiej o tym, iż Polak nie od dzisiaj lubi i umie latać.

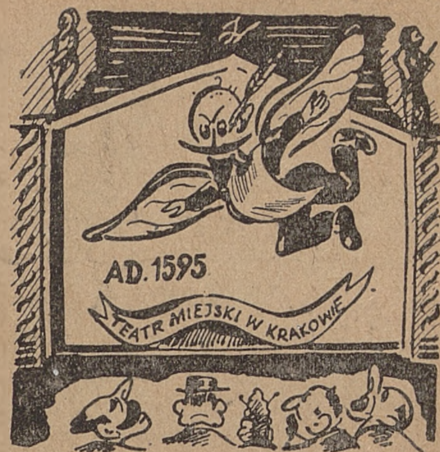
Masową fabrykację spadochronów rozpoczął już w r. 1707 we Francji markiz le'Soszyński. Należy również nadmienić, celem wyjaśnienia tej ciemnej sprawy, iż z powodu braku samolotów, jak również wieży do skoków, którą zajął ówczesny ogród zoologiczny, ówcześni członkowie sekcji spadochronowych zmuszeni byli do skoków na złamanie karku jedynie z dachów lub wież kościelnych.

Spadochron damski (twarzowy!), męski i nijaki — oto co było modne w owym wieku. Skakano wszędzie: z wody, do wody, przez wodę — aż do skutku. Niewinne te igraszki były w modzie, trwały aż do AD. 1783. Jest to data na wylot historyczna, gdyż w roku tym dwaj cenieni obywatele miasta Annonay (Francja) — Józef i Stefan Montgolfier, będąc posiadaczami fabryki papieru i nie chcąc się zgodzić na drukowanie na ich papierze „Świata Przygód" postanowili na znak protestu spalić cały posiadany zapas. I wszystko odbywało się pomyślnie, gdyby nie jeden z tych miłych braci: Józio. On to postanowił dla większego efektu wykonać z części posiadanego papieru — balon, resztą papieru go podpalić i niech wiatr niesie... Pomyślano — zrobiono. I oto dnia 4 czerwca 1783 r: w Annonay został ustawiony na stosie papieru — balon, twór tych obiecujących młodzieńców. Niestety, mimo naprawdę szczerych chęci delinkwent nie chciał się unieść i ulecieć. Spalono już wszystek papier, dwa drzewa i trzy osoby postronne... Wszystko na nic, balon ani myśli się ruszać.

Wreszcie Stefcio stuknął się w głowę i pędem pobiegł do domu. Po chwili wrócił, niosąc rocznik poczytnego pisma „S i M". Rzucono i to na stos i o dziwo — czcigodny balon nie wytrzymał tej profanacji, spuchł z oburzenia jak bania, szarpnął mocno i wyrwawszy się z rąk oprawców poszybował w dal, byle dalej od tego haniebnego miejsca. Świadczy to wyraźnie o szerokim wachlarzu przydatności „S i M"-u, a więc: czytajmy i prenumerujmy „S i M", gdyż nigdy nie wiadomo co się może wydarzyć!

Zabawa z balonem spodobała się bardzo pewnemu, obecnemu przy tym wolnemu widzowi, generałowi i ministrowi Prus — B. von Schellendorfowi. Ten miły gość śnił właśnie sen o wielkiej niemieckiej „Luftwaffe", to też z dziką rozkoszą zaczął u siebie tworzyć takie nowe „V" wojsko balonowe.

Do napełniania tych aparatów ówcześni chemicy niemieccy wynaleźli i uznali za najbardziej przydatny: gaz pruski. Jest to wytwór wybitnie charakterystyczny dla narodu niemieckiego, a powstaje w niezwykle skomplikowany sposób, podczas suchej lub mokrej przeróbki piwa drezdeńskiego na azotniaki.



...„geniusz przyleciał na teatr"

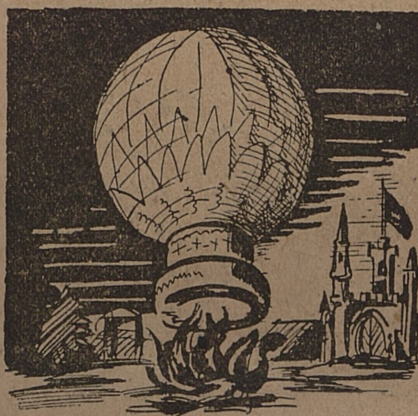
Niestety, wspaniały ten pomysł spełzł na niczym, gdyż bezczelni Francuzi widząc, a raczej czując co się święci zastosowali w swych balonach — wodór, środek wówczas bezkonkurencyjny. W ten sposób zrobiono z Niemców „balona"! Należy także zaznaczyć, że tu było właśnie, a nie gdzie indziej, źródło powstania tego tak popularnego do dziś wyrażenia.

W Europie zapanowała choroba balonowa. I znów latają wszyscy, bez względu na wiek i płeć, w zależności jednak od zawartości kieszeni. Ponieważ jednak balon ma to do siebie, że leci tam gdzie chce, więc zaczęto go zmuszać do posłuszeństwa. Przyczepiono doń żagle, wiosła, stery okrętowe, w ogóle wszystko co tylko mogło przyjść do głowy człowiekowi. Nie zapomniano i o ptakach. Pierwszeństwo miały orły i sokoły, odpowiednio tresowane i zaprzężone do balonu. Słowiki i inna mniejsza, pierzasta me-

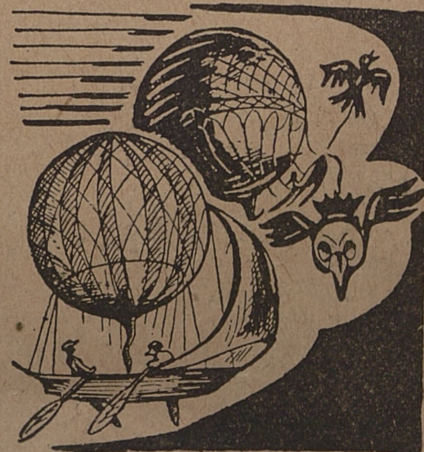
...ówcześni członkowie sekcji spadochronowych zmuszeni byli do skoków z dachów.



...świadczy to o szerokim wachlarzu przydatności „SiM"-u.



...przyczepiano doń żagle, wiosła... nie zapomniano o ptakach...





..dziwny to był potworek

nażeria miała służyć jako radio „gwoli rozweselania podróżujących“. Mimo tych epokowych pomysłów balon pozostał balonem nadal.

Dopiero w 1852 r. Francuz Henry Giffard zbudował sterowiec, węglem i drzewem pędzony, na którym rozbijał się nad Paryżem, dopóki się całkiem nie rozbił — to wreszcie pomogło. Nauczono się sterować balonem — dało to impuls do powstania mody sterowcowej, która trwała niestety krótko, bo do początku XX w.

17.XII.1903 r. w Ameryce, w stanie Carolina, w rodzinie braci Wright urodził się samolot. Dziwny to był potworek, miał przód tam, gdzie każdy szanujący się samolot ma tył, a mimo to... skakał. Potrafił przeskoczyć w czasie 59 sek. — 294 m i to był pierwszy rekord światowy. Przeszedł od tego czasu, a raczej przeleciał rok, drugi... rekordy padały jeden za drugim, jak deszcz.

Znów data historyczna. Luis Blériot przeleciał 25 lipca 1909 r. Kanał La Manche z Calais do Dover. Zaiste, trzeba było wielkiej odwagi, aby wykonać taki lot na takim samolocie. Parę patyków na krzyż i pół metra szmaty. Tym bardziej, że jego konkurent niejaki p. Latham na tydzień przed Blériot'em przymusowo kąpał się w morzu i dostał reumatyzmu.

W listopadzie 1913 r. (zwracam uwagę na feralną cyfrę) Francuz Pegoud wystartował i wykonywał w powietrzu dziwne sztuki. Urzędowo nazwano to lotem akrobacyjnym.

Zaczyna się wojna. Ledwo opierzone piskię — samolot leci na front — i tam w trudnych, wojennych warunkach z dziecka staje się szybko młodzieńcem. Smutna to młodość, lecz przyspieszyła ona okres dojrzewania maszyny latającej.

Po wojnie samolot zabiera się do roboty. Piloci latają na nim do bieguna (sterowiec „Norge“ 1 — płk. Nobile, Amundsen i inni 1926 r.), nad Atlantykiem tam i z powrotem (20 — 21.V.1927 r. Karol Lindbergh — New York — Paris), (14. X.1927 r. Costes i Lebrix — Senegal — Natal), nad Pacyfikiem (28.VII. 1927 r. Maitand i Hegenberger — Kalifornia — Honolulu) do Bagdadu po dywany perskie (30.VII.1928 r. Kalina i Szałas — Dęblin — Bagdad), do stratosfery (czytaj: forsostraty), (26.V.1931, 1932, 1935 — prof. Piccard). Zjawiają się na terenie międzynarodowym lotnicy polscy, biją rekordy (1932 — Żwirko i Wigura — „Challenge 1932“, 1933 Burzyński i Hynek — „Gordon — Bennett“; 1934. Hynek i Pamaski — „Gordon — Bennett“; 1935. Burzyński i Wysocki zdobywają dla Polski „Gordon — Bennet“; 1934 r. Bajan i Pokrzywka — „Challenge 1934“, 1933 Skarżyński — Atlantyk na RWD—5 i cały szereg innych).

Włosi zajmują się głównie pobijaniem własnych rekordów szybkości, co zresztą im się w zupełności udaje. Oto kilka z nich: 1928 r.



...latają na nim do bieguna, nad Atlantykiem na wschód, zachód północ i południe

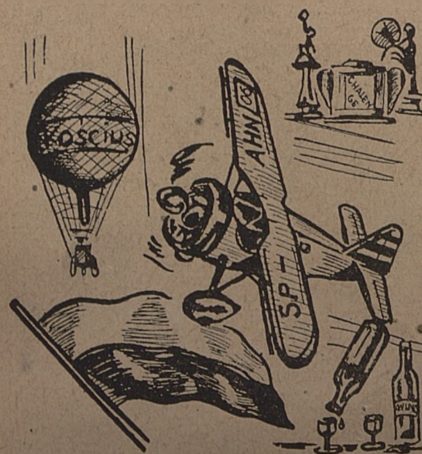
Mario de Bernardi zdobywa światowy rekord — 512,776 km/godz. 1933 r. Francesko Agello—682 km/godz.; 1934. F. Agello — 709 km/godz. (P.S. Później w roku 1939 — 1944 odwrót w Afryce, Albanii, na froncie wschodnim — wszystko również zostało wykonane w rekordowym czasie).

Cóż, kiedy ciemne typy na naszej ziemi zakładają zabronione im ministerstwo lotnictwa (1933 r. Niemcy), budują zabronioną im flotę powietrzną (ci sami co i wyżej).

W rezultacie w roku 1939 wybucha znowu wojna. Nie mówmy jednak o tych smutnych latach. Grunt, że zakończyła się ona gonieniem „fryców“ po całej Europie, głównie w takt marsza lotników. (patrz rys. z natury).

Dziś w dobie odrzutowców, radaru, energii atomowej, telewizji i O.N. Z.-u, ja profesor Fletnerek patrzę z wiarą w przyszłość samolotu i świata. W najbliższym czasie wybieram się w ślad za pierwszą rakietą na księżyc (Ob. Pęleng — patrz „S i M“ Nr 23 z 1946 r.), w podróż międzyplanetarną.

...zjawiają się na terenie międzynarodowym lotnicy polscy



...gonienie „fryców“... w takt marsza lotników



...wybieram się w podróż międzyplanetarną



„ORLĄTKO"

Ela Wachnowska

Jędrek wesoło pogwizdując zbiegł z szerokich schodów gmachu YMCi.

Radość po prostu rozsadzała mu piersi: oto ukończył model „Orlątka", a tak mu się „udał", że wszyscy koledzy-modelarze zazdrośnie na niego spozierali, a instruktor pochwalił Jędrkową robotę.

Nic dziwnego! Jego „Orlątko" było z dotychczasowych najpiękniejsze i najlepiej wykonane!

Ma się czym w domu pochwalić! Ojciec rad będzie, zawsze dopytuje się jak tam mu idzie z modelarstwem! Kochany ojciec! Ma tyle pracy, pracy bardzo odpowiedzialnej, jest przecież kierownikiem hali maszyn, powraca zmęczony do domu, ale zawsze ma czas i ochotę na rozpytanie się, jak Jędrkowi idzie nauka i jak to tam z tym umiłowanym „klejeniem samolotów", jak nazywa żartobliwie modelarstwo.

Przyjemnie jest iść ulicą w ciepłych promieniach kwietniowego słońca, z sercem przepełnionym radością i dumą z udanego „Orlątka".

Skręcał na plac Trzech Krzyży, gdy odgłos motoru kazał mu podnieść głowę do góry. Śledził chwilę lot srebrzystego ptaka myśląc, że może kiedyś, kiedyś zbuduje podobnego, ale jeszcze zgrabniejszego, jeszcze zwrotniejszego... słowem: cudo, takie jakiego jeszcze nie ma! I może na maszynie własnej konstrukcji pobije jakiś rekord międzynarodowy...

Jędrek uśmiecha się do swoich marzeń... a tak jest nimi pochłonięty, że tramwaj ucieka mu „sprzed nosa". Ech co tam! Wsiądzie do następnego!

W pół godziny potem przeskakiwał po kilka stopni schodów, biegnąc na trzecie piętro do mieszkania rodziców.

Drzwi otworzyła mu siostrzyczka Elżunia i chciała coś powiedzieć, ale nie czekał na te „dziewczyńskie" słowa, tylko wbiegł do pokoju wołając już z progu:

— Tatusiu! Wykończyłem „Orlątko"! Instruktor pochwalił! Powiedział, że jest bez zarzutu! Och tatusiu, jaki śliczny! Ale zrobię jeszcze piękniejszy! A koledzy to mi bardzo zazdrościli i... — nie dokończył, bo dopiero teraz zauważył, że oprócz ojca w pokoju był jakiś młody mężczyzna o poważnej twarzy. Więc nie dokończył zdania i zatrzymał się na progu zmieszany.

— Chodź no tu Jędruś, przywitaj się. To twój brat stryjeczny Henryk, słyszałeś o nim nieraz. — powiedział ojciec.

Pewnie że słyszał! Ojciec opowiadał, że Henryk był w partyzantce, potem w wojsku, że zdobył kilka odznaczeń, a po skończonej wojnie pracuje w wielkiej fabryce na Śląsku.

Tak się jednak składało, że Jędrek znał tylko z opowiadania owego bohaterskiego kuzyna. Teraz miał go poznać osobiście. Podszedł do niego nieśmiało, a Henryk objął go mocno i serdecznie ucałował.

— Duży na dwanaście lat. Jak tam z nauką?

— Dobrze — zapewnił Jędrek.

— Tak, uczy się nieźle — rzekł ojciec — no i jest modelarzem. Tak, tak... chce zostać lotnikiem! Może i zostanie.

— Na pewno! — zawołał gorąco Jędrek. — Będę lotnikiem! I... i chciałbym wybudować kiedyś taki samolot, żeby był najszybszym na świecie. Teraz zrobiłem model „Orlątka"...

— Obwieściłeś to już nam, wpadając jak bomba do pokoju! — Widać, że modelarstwo daje ci wiele radości.

— No chyba — zaśmiał się Jędrek.

— Szczęśliwyś Jędrku, że możesz się uczyć i że masz czas na chodzenie na kursy modelarskie.

— Jak się chce, to się czas znajdzie!

Smutny uśmiech przesunął się po ustach Henryka:

— Nie zawsze! Dawniej chłopiec w twoim wieku nie miał na to czasu, bo najczęściej musiał ciężko pracować zarobkowo.

— Mój tatuś pracuje, a ja się mogę uczyć. Jak dorosnę, będę wtedy pracować zarobkowo.

— Ty nie potrzebujesz pracować, bo twój ojciec zarabia tyle, że wystarcza na wasze utrzymanie. Przed wojną było inaczej. Tylko że ty tego nie pamiętasz... byłeś za mały. Widzisz; ja także w twoich latach marzyłem o samolotach, o budowie szybowców, o lotnictwie... ale... to zostało tylko moim marzeniem...

— Dlaczego? — zdziwił się Jędrek. — Odpowiedz mi, dlaczego?

— Więc słuchaj. Mój ojciec był biednym robotnikiem. Matka praniem dorabiała, ja chodziłem do szkoły powszechnej... Gdy miałem dziesięć lat, ojca mego aresztowano podczas zamieszek jakie wybu-



chły w dniu naszego robotniczego pierwszomajowego święta.

— Aresztowano, za co? — przerwał Jędrek.

— Za to, że szedł wśród tych, którzy walczyli o polepszenie doli robotniczej, o to, by chleb był dla wszystkich, by nie było głodnych, by wszystkie dzieci mogły się uczyć, by skończył się wyzysk i niedola.

— I za to aresztowali?!

— Tak, chłopcze. Za to. A jeszcze za to, że gdy policja zaczęła okładać pałkami idących w pochodzie ludzi...

— Jaka to była policja, chyba niemiecka?

— Nie Jędrku, to było w „tamtej Polsce". Policja była polska. Otóż gdy policja zaczęła bić ludzi, ojciec mój uderzył w twarz najbliższego przedstawiciela granatowej władzy. Zabrano go do komisariatu. Przesiedział tam trzy dni. Wrócił do domu chory... miał żebro złamane, nerki odbite... To po badaniu w komisariacie zostały takie pamiątki. A gdy się zgłosił w fabryce do pracy, powiedziano mu, że dla „komunisty" miejsca nie ma. Bezrobocie. Nie wiesz Jędrku co to znaczy, bo w teraźniejszej Polsce, Polsce Demokratycznej ten tylko nie pracuje kto nie chce pracować. W Polsce przedwojennej trudno było o pracę... A no cóż? Musiałem przestać chodzić do szkoły, bo trzeba było „dorabiać"... Sprzedawałem gazety... marny to był zarobek — nie szło mi jakoś... może dlatego, że nie umiałem jak inni napraszać się przechodniom, nie otwierałem drzwiczek u aut bogatym panom podjeżdżającym do restauracji... ciężko nam bardzo było. Ojciec w oczach ze zmartwienia nikł... nerki go ciągle bolały... na doktora nie starczało pieniędzy... a ja, jak tylko wolną chwilkę miałem, to chwytałem za książkę... czytać lubiłem, uczyć się chciałem... I uczyłem się. A serce rwało mi się do lotnictwa... jak tobie... bywało chwycę jakieś kawałki papieru, czasem tekturę znalazłem i próbowałem zrobić z tego kształt samolotu... przymierzałem, kombinowałem... zardzewiałym scyzorykiem kroiłem... nieraz parę deseczek od stolarza uprosiłem i z tego powietrznego ptaka chciałem zrobić. Straszydło to było nie modelik! I tak się w naszej nędzy rozleciały moje marzenia jak te nieudane, z brudnych kawałków papieru robione, potworki samolotowe. Dla biednego dziecka dostępu do nauki nie było. Kształcić się mogły tylko dzieci zamożnych rodziców; dla robotniczych dzieci pozostawała tylko praca zarobkowa. Twój ojciec Jędrku przed wojną także był biednym robotnikiem, i u was panowała nędza... byłeś mały, nie pamiętasz tych czasów...

— Przecież tatuś jest kierownikiem hali maszyn, nie zwykłym robotnikiem! — zaprotestował Jędrek.

— Został nim w Polsce ludowej, która uznała wieloletnie doświadczenie twego ojca i dała mu kierownicze stanowisko.

— To znaczy, że dawniej, w tamtej Polsce...

— W tamtej Polsce byłby nadal tylko poniewieranym robotnikiem, a może bezrobotnym... może tak, jak mego ojca usunęliby go z pracy, bo przecież również twój ojciec tak samo jak mój należał do tych, którzy walczyli o demokratyczną Polskę.

— To znaczy, że... gdyby... to znaczy, że ja — Jędrkowi zbrakło na sekundę tchu — to ja bym wówczas nie mógł zajmować się modelarstwem?! I nigdy, nigdybym nie zrobił „Orlątka?!"

— Tak Jędrku. Nigdy.

O tym musisz zawsze pamiętać.

INSTRUKCJA
O UTWORZENIU KÓŁ LIGI LOTNICZEJ NA TERENIE FABRYK, ZAKŁADÓW PRACY i t.p.

§ 1.

pkt. 1. Koła Ligi Lotniczej na terenie fabryk i zakładów pracy powstawać mogą, jeśli przynajmniej 20 pracowników danego zakładu, członków rzeczywistych L. L. wyrazi na to swoją wolę.

CZYNNOŚCI ORGANIZACYJNE.

§ 2.

pkt. 1. Członkowie Ligi Lotniczej — pracownicy danego zakładu, winni przed zorganizowaniem koła L. L. zwrócić się do właściwego Obwodowego lub Okręgowego biura Ligi, celem omówienia kwestii, związanych z powstaniem Koła.

pkt. 2. Właściwy Obwód lub Okręg L. L. wydeleguje na zebranie informacyjne swojego delegata, który w wygłoszonym referacie omówi cele i zadania Ligi Lotniczej oraz rozda obecnym deklaracje, upoważniając jednocześnie jednego z członków załogi danej fabryki do dalszego działania z ramienia L. L. jako komisarza L. L. na teren danego zakładu (§ 31 statutu L. L.).

pkt. 3. Komisarz L. L. na teren fabryki powinien zebrać wypełnione i podpisane deklaracje na członków Ligi i w wypadku, jeżeli 20 osób, składających deklaracje wyrazi chęć zorganizowania koła na terenie danego zakładu (fabryki), zameldować o tym we właściwym Obwodzie L. L.

pkt. 4. Osoba upoważniona przez L. L., zwołuje po porozumieniu z właściwym Obwodem L. L. oraz kierownictwem zakładu (fabryki) i Rady Zakładowej zebranie organizacyjne Koła Ligi Lotniczej danego zakładu, na które zaprasza się wszystkich pracowników zakładu:

a) Przodownictwo zebrania obejmuje osoba zwołująca zebranie

b) W skład Prezydium zebrania wchodzą:

Przedstawiciele Kierownictwa zakładu
" Rady Zakładowej
" organizacji politycznych, działających na terenie zakładu
" organizacji społecznych działających na terenie zakładu,

c) Przewodniczący (ew. delegat L. L.), winien objaśnić zebranych o celach Ligi Lotniczej,

d) Zebranie winno zdecydować o chęci utworzenia miejscowego Koła Ligi Lotniczej

e) Zebranie wybierze spośród obecnych członków Zarząd, oraz członków Komisji Rewizyjnej Koła Miejscowego L. L. zgodnie z postanowieniami obowiązującego statutu L. L. § 24, oraz 2 delegatów na Walne Zgromadzenie Obwodu Powiatowego (miejscowego § 12 pkt. 3).

UKONSTYTUOWANIE SIĘ ZARZĄDU.

§ 3.

pkt. 1. Wybrany na Zebraniu Organizacyjnym

a) Zarząd Koła składa się od 3—5 członków, oraz 2-ch ich zastępców (§ 24 statutu L. L.)

b) Członkowie Zarządu Koła na pierwszym swoim posiedzeniu wybierają spośród siebie Prezesa, Viceprezesów, Sekretarza, Skarbnika i ich zastępców

pkt. 2. a) Komisja Rewizyjna (kontrolna) składa się z 3-ch członków

b) Członkowie Komisji Rewizyjnej wybierają spośród siebie na pierwszym swoim zebraniu Przewodniczącego

c) Czynności Komisji Kontrolnej przewidziane są statutem Ligi Lotniczej § 30.

LEGALIZACJA KOŁA.

§ 4.

pkt. 1. Komisarz Koła Miejscowego powinien natychmiast powiadomić właściwy Obwód lub Komisarza L. L. o utworzeniu Koła Miejscowego L. L. na terenie danego zakładu (fabryki), przy czym obrany Zarząd winien w załączeniu przesłać odpis protokółu zebrania organizacyjnego (§ 12 pkt. 5),

Z KRAJU

PIPER NIE JEST SZKOLNYM SAMOLOTEM

W pierwszej połowie kwietnia oblatano pierwsze Pipery w Fordonie i Łodzi. Okazuje się, że Piper jest samolotem pilotażowo bardzo przyjemnym, łatwym, lecz nie nadaje się do szkolenia, czyli nie może być traktowany jako samolot szkolny. Spełniły się poza tym zastrzeżenia „Skrzydlatej". Piper jest ciasny i posiada mały zasięg, wskutek czego będzie wymagał zorganizowania punktów zaopatrzenia w paliwo, tym bardziej, że silnik Pipera wymaga benzyny o liczbie oktanowej 73.

Piper znajdzie więc zastosowanie tylko jako maszyna turystyczna.

KONFERENCJA RZECZOZNAWCÓW KCSP.

W dniach od 13.4. do 19.4. br. odbyła się w Jeżowie (Grunowie) koło Jeleniej Góry konferencja rzeczoznawców Kontroli Cywilnej Statków Powietrznych (KCSP). W konferencji wzięli udział, oprócz wszystkich rzeczoznawców KCSP z kierownikiem inż. Wiktorem Leją na czele, przedstawiciele Dep. Lot. Cywi. Min. Kom., I. S., P. L. L. „Lot", L.W.D., oraz kierownicy okręgowych warsztatów lotniczych.

Na konferencji wygłoszono szereg referatów, dotyczących organizacji kontroli sprzętu lotniczego w szczególności w odniesieniu do demobilu amerykańskiego. Poza tym omówiono szczegółowo zagadnienia bezpieczeństwa lotu, pozostające w ścisłym związku z eksploatacją samolotów w Aeroklubach i Ośrodkach Lotniczych.

Ilość (19) i różnorodność tematów, poruszanych przez prelegentów świadczy o niezwykle poważnym potraktowaniu zagadnienia przez organizatorów i uczestników. Dyskusje jakie odbywały się po każdym referacie wniosły wiele ciekawego materiału, dzięki któremu spodziewać się należy lepszych wyników w pracy w porównaniu z rokiem ubiegłym.

KOMUNIKAT OKRĘGU STOŁECZNEGO LIGI LOTNICZEJ

Okręg Stołeczny Ligi Lotniczej podaje do wiadomości wszystkich modelarzy, że Okręgowe Zawody Modeli Latających na terenie miasta st. Warszawy i województwa warszawskiego odbędą się dnia 25 maja br. (niedziela) na lotnisku Gocław w Warszawie (wejście od Wału Miedzeszyńskiego nad Wisłą). W wypadku niepomyślnych warunków atmosferycznych, zawody odbędą się w następnym dniu t. j. 26 maja br.

Zgłoszenia na zawody przyjmuje Okręg Stołeczny L. L. w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49. Nieprzekraczalny termin składania zgłoszeń do dnia 20 maja br. Zamiejscowi mogą nadsyłać zgłoszenia pocztą. Na zawodach tych zostaną wyeliminowani zawodnicy na II-gie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających w Kobylnicy pod Poznaniem. Zgłoszenia należy nadsyłać według wzoru, zamieszczonego w Nr. 8 S. i M. na str. 93 — 94, wpisując zamiast „na II Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających" — „na Okręgowe Stołeczne Zawody Modeli Latających".

(dalszy ciąg ze str. 208).

pkt. 2. W odpowiedzi na przesłane do właściwego Obwodu pow. L. L. (względnie Kom. Okr. L. L.) zgłoszenie, Koło otrzyma pisemne zezwolenie na rozpoczęcie działalności prawnej na określonym terenie, oraz Nr. rejestracyjny Koła (§ 12 pkt. 6),

pkt. 3. Komisarz Koła Miejscowego zostaje odwołany z chwilą zatwierdzenia i zarejestrowania Koła przez właściwy Obwód L. L. lub Komisarza powiatowego L. L.

PIECZĘCIE.

§ 5.

pkt. 1. Koła Miejscowe na terenie zakładów (fabryk) posługiwać się mogą pieczątką podłużną, następującej treści:

„LIGA LOTNICZA"
Koło . . . .
(wymienić nazwę zakładu (fabryki) instytucji)
Nr. Koła
(miejscowość)

RACHUNKOWOŚĆ.

§ 6.

Zarząd Koła winien prowadzić rachunkowość w/g systemu uproszczonego t. zn. książkę kasową z zachowaniem stron wpływów i wydatków, rejestr — skorowidz rachunków.

KORESPONDENCJA.

§ 7.

Zarząd Koła prowadzi rejestr korespondencji wchodzącej i wychodzącej w/g kolejnej numeracji.

Korespondencja winna być przechowywana we właściwych teczkach.

EWIDENCJA CZŁONKÓW.

§ 8.

Zarząd Koła prowadzi ewidencję i kartoteki, oraz rejestr opłacania składek członkowskich.

LEGITYMACJE.

§ 9.

Członkowie Koła L. L. winni otrzymać legitymacje podpisana przez 2-ch członków Zarządu t. zn. Prezesa i Sekretarza, (blankiety legitymacji otrzyma Zarząd Koła Miejscowego z Dyrekcji Okręgowych L. L.).

PRZEPISY OGÓLNE.

§ 10.

Podstawą działalności Kół Miejscowych na terenie zakładów, fabryk i instytucji jest statut Ligi Lotniczej.

ZARZĄD GŁÓWNY
DYREKCJA NACZELNA

INSTRUKCJA
DLA KÓŁ SZKOLNYCH LIGI LOTNICZEJ

Zarząd Koła L.L. ustala program pracy, który winien obejmować:

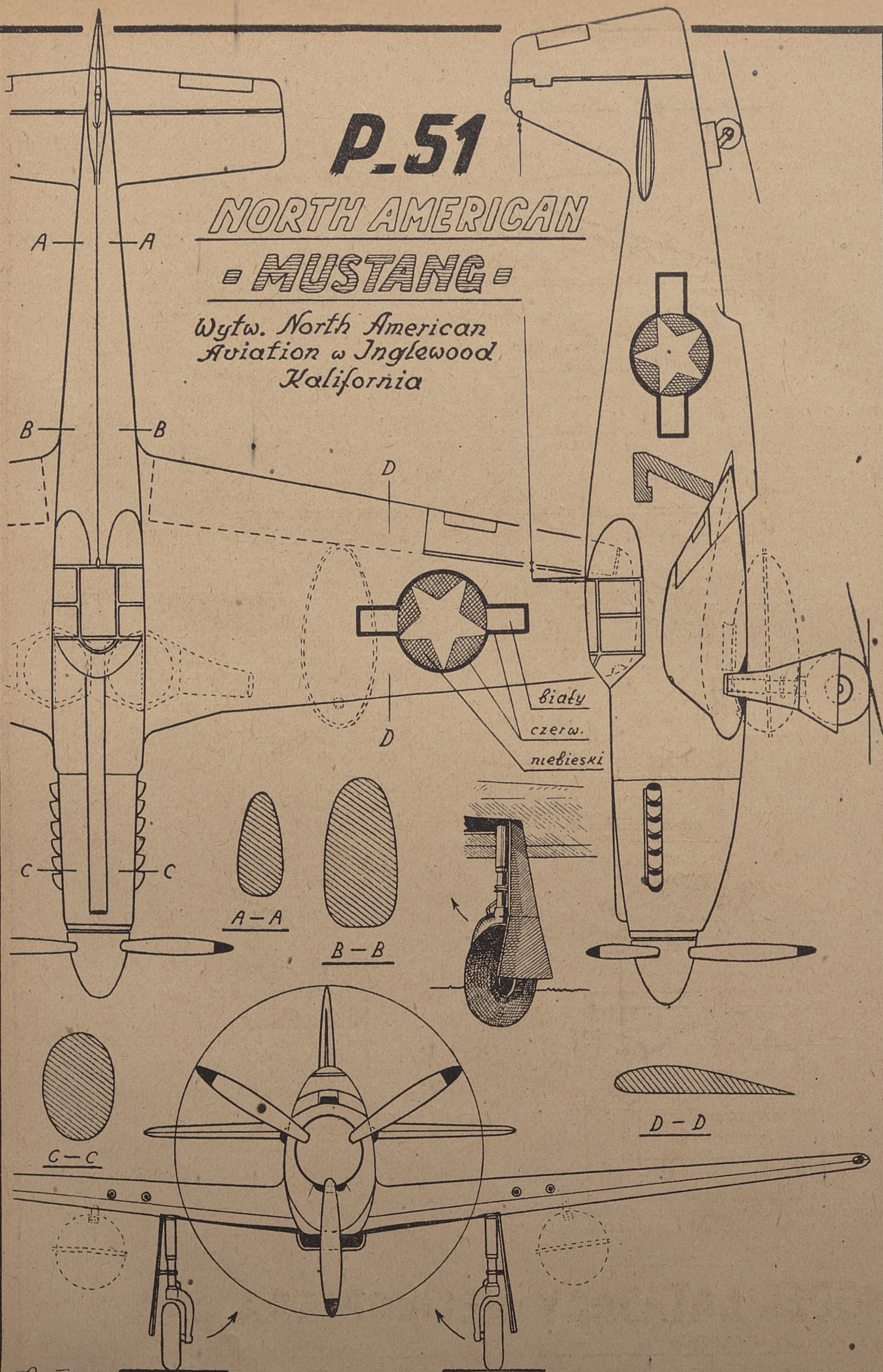
§ 1.

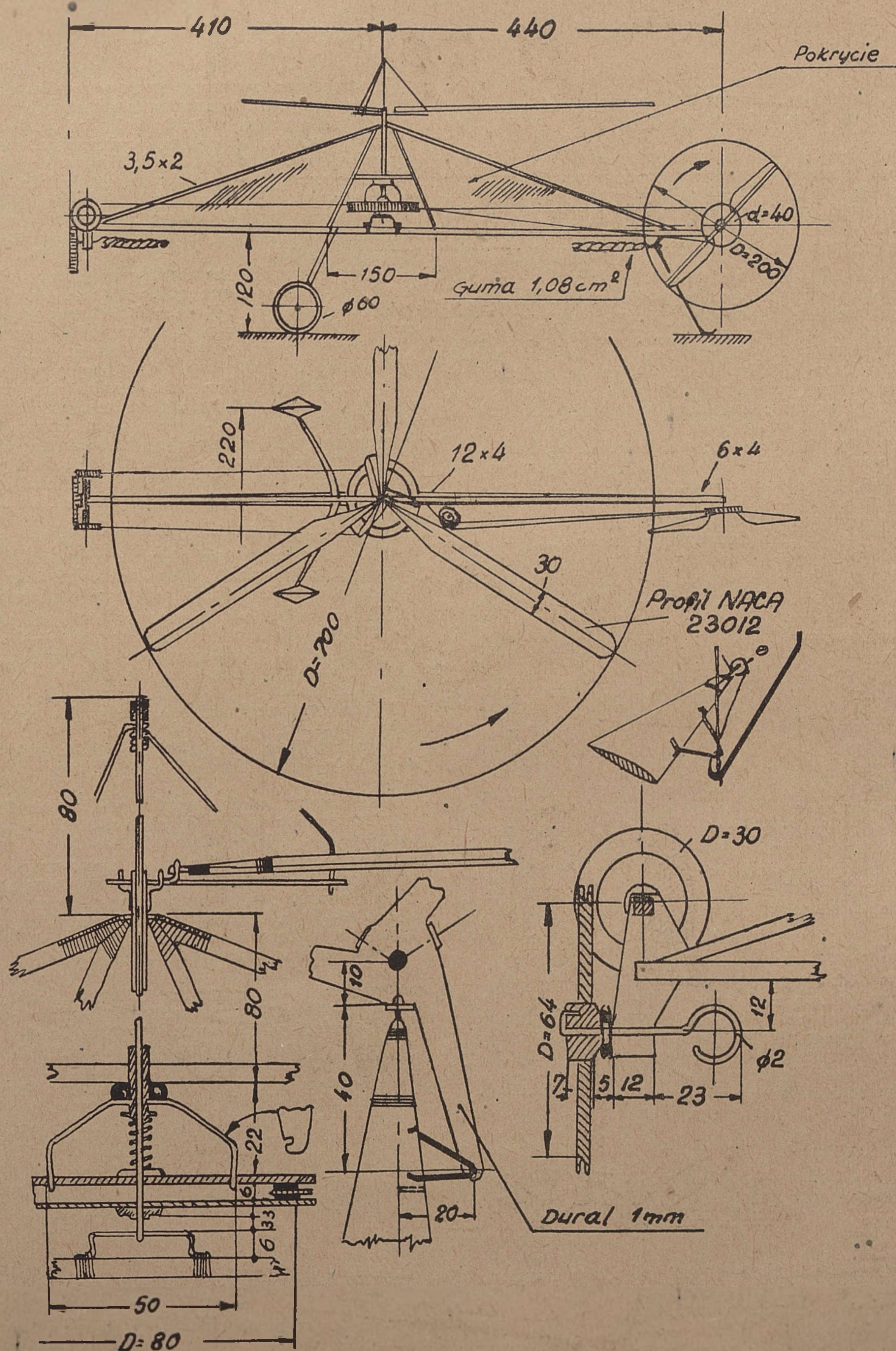
1) Wyznaczenie każdemu członkowi Koła pewnego odcinka pracy w Kole Ligi Lotniczej.
2) Zorganizowanie świetlicy i czytelni w szkole.
3) Zorganizowanie i prowadzenie modelarni lotniczej w porozumieniu z Kierownictwem szkoły (nauczycielem robót ręcznych).
4) Organizowanie odczytów o lotnictwie.
5) Organizowanie wycieczek na lotniska, szybowiska, do modelarni i warsztatów.
6) Organizowanie kursów teoretycznych z zakresu modelarstwa, szybownictwa i spadochroniarstwa w porozumieniu z Obwodem L. L.
7) Eliminacja najbardziej aktywnych i zdolnych członków Koła, celem wysłania ich na letnie kursy szkolenia szybowcowego w Ośrodkach Wyszkoleniowych Ligi Lotniczej.
8) Utworzenie Komitetu Redakcyjnego, gazetki ściennej i propagandy.
9) Zbieranie informacji o sprzęcie lotniczym w terenie i przekazywanie tychże do Obwodu L. L.
10) Utworzenie biblioteki lotniczej.
11) Zbieranie materiałów do albumu lotniczego Koła L. L.
12) Prenumerata i rozpowszechnianie miesięcznika „Skrzydlata Polska" i tygodnika „Skrzydła i Motor" — które powinny stać się organem Kół Szkolnych L. L.

§ 2.

PRACE TERENOWE KOŁA LIGI LOTNICZEJ

1) Utrzymanie ścisłego kontaktu z innymi Kołami szkolnymi w danym Obwodzie.
2) Organizowanie międzyszkolnych zawodów modeli latających.
3) Organizowanie w uzgodnieniu z Obwodem L. L. obozów szybowcowych, celem praktycznego szkolenia w pilotażu członków Koła.


P-51
NORTH AMERICAN
- MUSTANG -
Wytw. North American
Aviation w Inglewood
Kalifornia
A A
B B
C C
D
D
biały
czerw.
niebieski
A—A
B—B
C—C
D—D
7
Hawłowicz



MODEL LATAJĄCY HELIKOPTERA

KONSTR. MIKLASZEWSKI
Z. S. R. R

Rys. Paweł Elsztein

MODEL LATAJĄCY ŚMIGŁOWCA

Konstr. A. G. Miklaszewskiego, Z. S. R. R.

Śmigłowiec jest maszyną latającą bardziej złożoną, aniżeli samolot. Tym należy tłumaczyć fakt, że pierwsze, zdolne do lotu konstrukcje śmigłowców powstały dopiero w 30 lat od chwili narodzin samolotu.

Związek Radziecki stał się jednym z pionierów w dziedzinie badań nad konstrukcją śmigłowców. Konstruktor modelu zamieszczonego na str. 211. G. W. Miklaszewski opierał się na badaniach inżynierów radzieckich, a sam model niewątpliwie przewyższa o całe niebo modele śmigłowców, reprodukowane (bardzo rzadko zresztą) na łamach prasy modelarskiej innych państw.

* * *

Trójłopatkowy rotor otrzymuje napęd za pośrednictwem przekładni rolkowej i nitek transmisyjnych od silnika gumowego.

Po zupełnym rozkręceniu się gumy rotor w dalszym ciągu wiruje wytwarzając siłę nośną, zapewniającą łagodne opadanie. Mechanizm wolnego biegu urządzony jest w ten sposób, że w momencie, kiedy przestaje działać guma, wewnętrzny, pionowy wał dzięki sprężynie opada w dół, przestawiając kąt natarcia łopat w położenie „spadochronowe".

Moment obrotowy rotoru równoważy śmigło ogonowe, otrzymujące napęd przez przekładnię od gumy. Przy opuszczaniu się modelu śmigiełko ogonowe nie pracuje.

Dane modelu:

Ciężary poszczególnych części:

rotor	0,045 kg
kadłub	0,050 „
guma	0,065 „
podwozie	0,015 „
śmigło ogonowe	0,005 „
przekładnia	0,030 „
Ciężar całkowity	0,210 kg

średnica rotoru	0,7 m
długość gumy	0,7 m
przekrój gumy	1,08 cm²
ilość nakręceń	280
przekładnia na rotor	4 : 5
„ na śmigło ogonowe	8 : 5
szybkość obrotu rotora	18 obr./sek.
„ wznoszenia modelu	1,5 m/sek.
„ opadania	2,4 m/sek.
kąt nastawienia łopatek przy wznoszeniu	+11°
„ „ „ „ opadaniu	+ 3°
„ V łopatek rotoru	2°

Budowa modelu jest trudna i wymaga od modelarza pewnego zaawansowania oraz dużo własnej pomysłowości.

Łopatki rotoru należy wykonać według szablonu, najlepiej z drzewa lipowego. Profil, który na całej długości jest jednakowy (cienki, wypukły) można nadać, posługując się strugiem.

Jeśli z powodu różnego ciężaru właściwego drewna okaże się konieczne zmniejszyć ciężar łopatki, można ją zrobić nieco cieńszą u nasady lub przy końcu.

Ze względu na zawiasowe zamocowanie łopatek nie można ich zrównoważyć już po zmontowaniu. Dlatego też należy zwrócić szczególną uwagę na to, by ciężar ich był jednakowy. Dopuszczalna różnica w ciężarze poszczególnych łopatek może wynosić nie więcej aniżeli 0,1 g. (Ważyć na dokładnej wadze!).

Ponadto ważnym jest, ażeby środek ciężkości każdej z łopatek leżał w jednakowej odległości od punktu ich zamocowania.

Wybierając materiał do budowy rotora należy również zwrócić uwagę na jednolitość słoja, tak by uzyskać równy ciężar wszystkich łopatek.

Jednym z warunków uzyskania pełnej sprawności rotoru jest prawidłowe rozstawienie łopatek. Kąt pomiędzy osią symetrii każdej z trzech łopat musi wynosić 120°, wtedy praca ich w powietrzu będzie się odbywała bez wstrząsu — płynnie.

Poprawne kąty uzyskamy wykonując precyzyjnie obsadę i prowadnicę łopat w/g wymiarów podanych na rysunku.

Przed zamocowaniem rotoru na łożysku należy sprawdzić kąt natarcia poszczególnych łopat, stawiając całość na równej desce lub szkle. Podany kąt +11° uzyskamy, ustawiając krawędzie natarcia łopat o 5,7 mm wyżej niż krawędzie spływów. Dla kąta +3° wysokość ta wyniesie 1,6 mm. Końce łopat powinny być na wysokości 12 mm od płaszczyzny, a to w celu uzyskania małego kształtu V, analogicznie jak w modelach o normalnym układzie.

Śmigło ogonowe wykonane jest z kawałka bambusu i sklejki, do których doklejono dwie papierowe łopatki. Kąt natarcia łopatek dobiera się podczas prób w locie dotąd, aż model wykona lot wznoszący bez skręcania kadłuba w jakąkolwiek stronę.

Rolki prowadzące nici transmisyjne wykonane są ze sklejki. Na ośki użyto drutu stalowego średnicy od 1 — 1,5 mm. Warto zaznaczyć, że nici muszą być dostatecznie wytrzymałe, najlepiej plecione, tak aby podczas pracy nie skręcały się, hamując tym samym cały napęd.

W celu usprawnienia działania napędu nitkowego należy nici natrzeć kalafonią.

Wszystkie tarcze, przekładnie i oś rotoru muszą naturalnie obracać się bardzo lekko, dla całkowitego wyzyskania energii gumy.

Przed lotami należy sprawdzić położenie środka ciężkości, który w tym modelu leży dokładnie pod osią rotoru. Wszelkie odchylenia powoduje niestateczny lot modelu.

Pierwsze próby z modelem należy przeprowadzić w zakrytym pomieszczeniu. Pierwszy lot wykonuje się w ten sposób, że po nadaniu rotorowi pewnej szybkości, wypuszczamy model z wysokości 2 — 3 m, sprawdzając szybkość opadania. Obroty uzyskujemy przez poruszanie modelem z góry na dół. Po wyregulowaniu w lotach szybowych można przejść do lotów silnikowych.

Gumę można nakręcać przy pomocy samego rotoru, lub też normalnie wiertarką, zaczepiając za tylny „konik".

Już przy 100 do 120 obrotach model powinien szybko nabierać wysokości, wznosząc się na około 18 m. Czas lotu helikoptera wynosi 20 sekund, naturalnie, o ile cały mechanizm wykonany jest bez zarzutu i nie przekroczony maksymalnego ciężaru.

Ten dział modelarstwa lotniczego zajmie z pewnością i naszych eksperymentatorów, tym bardziej, że na zawodach ogólnopolskich przewidziana jest nagroda za konstrukcje specjalne.

Samolot myśliwski North American P-51 „Mustang"

(plan modelu redukcyjnego na str. 210).

Samolot myśliwski „Mustang" jest jedną z ostatnich konstrukcji ubiegłej wojny, pochodzących z amerykańskich zakładów North American.

Jest to dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, o pokryciu z gładkiej blachy duralowej. Podwozie chowane do wewnątrz, w płaty i kadłub. Prototyp tego samolotu wyposażony był w silnik Allison, model seryjny zaś w angielski silnik Rolls - Royce „Merlin" V—1 650 mocy 2 000 KM, o chłodzeniu cieczą. Chłodnica umieszczona jest pod kadłubem, za płatami.

Płaty, oraz usterzenie posiadają zarys trapezowy. Zbiorniki paliwa mieszczą się w płatach (2 x 280 l) oraz w kadłubie (320 l). Dla zwiększenia zasięgu przy towarzyszeniu ciężkim bombowcom, samolot „Mustang" posiadał dodatkowe zbiorniki, umieszczone po bokach pod płatami.

Uzbrojenie stanowią 4 działka, kal. 20 mm umieszczone parami w płatach, lub 6 karabinów maszynowych 12,7 mm. Oprócz tego samolot „Mustang" może zabierać 4 pociski rakietowe.

Główne dane:

Rozpiętość	11,28 m
Długość	9,50 m
Pow. nośna	21,7 m²
Obciążenie jedn.	180 kg/m²
Zasięg z dodatk. zbiornikami	3 500km
Szybkość maks.	685 km/godz.
Pułap	12 000 m.

F. P.

MEDYCYNA LOTNICZA

O ŚWIETLE i OŚWIETLENIU

Dr Ferr

A teraz parę słów o oświetleniu.

Oświetlenie mieszkania może być naturalne lub sztuczne.

Co prawda zgadzam się z twierdzeniem mojej wnuczki, że słońce nie powinno świecić w dzień, kiedy jest i tak widno, a raczej powinno świecić w nocy, ale na to nie znajduję jeszcze sposobu, może energia atomowa pozwoli na magazynowanie energii słonecznej, należy zatem kilka lat poczekać.

W oświetleniu naturalnym należy zwracać uwagę na stosunek powierzchni okien do powierzchni podłogi pokoju, w którym te okna się znajdują. Bardzo pożądanym jest, ażeby stosunek ten wynosił przynajmniej 1 : 6, lepiej jest jeżeli wynosi 1 : 4.

Im większa powierzchnia okien, tym pokój lepiej jest oświetlony, tym prędzej do każdego jego kąta zajrzy słońce, największy wróg bakterii.

Oświetlenie sztuczne powinno być dostatecznie silne. W pokoju, w którym wykonywujemy pracę, norma świetlna powinna wynosić od 200 — 1000 luksów, gdyż jedynie w dobrym oświetleniu możemy w pełni wykorzystać swą ostrość wzroku oraz możemy prawidłowo rozpoznawać barwy. Niedostateczne oświetlenie miejsca pracy powoduje nie tylko zmęczenie wzroku, co zdarza się na początku pracy w tego rodzaju warunkach, ale w miarę częstszego pracowania przy złym oświetleniu ostrość naszego wzroku obniża się.

Najlepiej jest, jeżeli światło sztuczne jest rozproszone, a nie jaskrawe i stwarzające silne kontrasty. W pracy przy stole lub biurku należy zwracać uwagę, ażeby światło padało zawsze z lewej strony, dzięki czemu podczas pisania nie tworzą się męczące wzrok cienie na papierze.

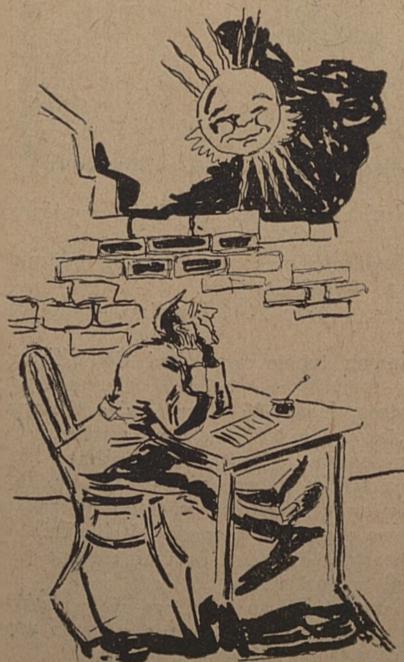
Poza tym młody człowiek nie powinien pochylać się nad książką, czy zeszytem, zachowując odległość oczu od czytanej książki równą 30 cm (wyobrażam sobie Simkarza, który czytając te słowa, chwyta linijkę i dokładnie zaczyna odmierzać te 30 cm, bo... może już psuje sobie wzrok!). Koniecznie należy zarzucić zwyczaj czytania w pozycji leżącej, gdyż w niej zbytnio przybliżamy książkę do oczu.

Wreszcie, jeżeli ktoś nosi okulary, to powinien używać ich stale, a nie dorywczo; zresztą o okularach będziemy mieli okazję porozmawiać później.

Wspomniane wyżej zasady powinny być skrupulatnie przestrzegane zwłaszcza przez młodzież, przy czym więcej powinny być przestrzegane przez ludzi osłabionych, niedokrwistych, chorowitych, gdyż ci są więcej skłonni do powstawania różnorakich wad i schorzeń w złych warunkach otaczających.

Zwłaszcza skrupulatnie powinny tych zasad przestrzegać szkoły lotnicze, gdyż zachowanie dobrej ostrości wzroku u wychowanków szkoły stoi na naczelnym miejscu w przepisach higienicznych. Bo cóż będzie wart pilot, obserwator lub strzelec dobrze nawet wyszkolony, jeżeli w czasie pobytu w szkole lotniczej obniży się u niego ostrość wzroku.

Oświetlenie może być naturalne...



...lub sztuczne



Z ZAGRANICY

Boeing L-15 A

NOWOSCI SROD AMERYKANSKICH KONSTRUKCJI

Szereg amerykańskich wytwórni lotniczych, opracowując najnowsze typy szybkich samolotów odrzutowych, przy których na korzyść wzrostu szybkości nieraz zmuszeni są rezygnować z innych własności dodatnich, jak małej szybkości lądowania i zwrotności — nie zaniedbują również wypuszczania prototypów, odpowiadających tym ostatnim warunkom.

Zakłady Boeing, znane ze swoich „Latających Fortec", oblatywały niedawno dwumiejscowy samolot obserwacyjno - łącznikowy Boeing L-15 A. Jak widać z załączonych ilustracji, samolot ten odznacza się oryginalną budową, oraz doskonałą widocznością z miejsca obserwatora w tyle.

Dokładne dane techniczne tego samolotu nie są jeszcze ogłoszone, wiadomym jednak jest, że przewyższa on inne dotychczasowe konstrukcje samolotów tej klasy.

Boeing L-15 A wyposażony jest w popularny obecnie w Stanach Z,ednoczonych silnik Lycoming o mocy 125 KM, chłodzony powietrzem.

Płaty posiadają szczelinowe lotki, jak również szczelinowe klapy na całej rozpiętości. Podwozie trójkołowe stałe; koło tylne sterowane.

Szybkość maksymalna tego samolotu wynosi 180 km/godz., szybkość podróżna 160 km/godz., szybkość minimalna bez utraty wysokości — 80 km/godz. Szybkość lądowania nie przekracza 50 km/godz. Przy podchodzeniu do lądowania z przeszkody wysokości 15 m, odległość zatrzymania się samolotu na ziemi od przeszkody wynosi 160 m, odległość zaś od miejsca startu na przeszkodę o tejże wysokości wynosi 180 m.

*

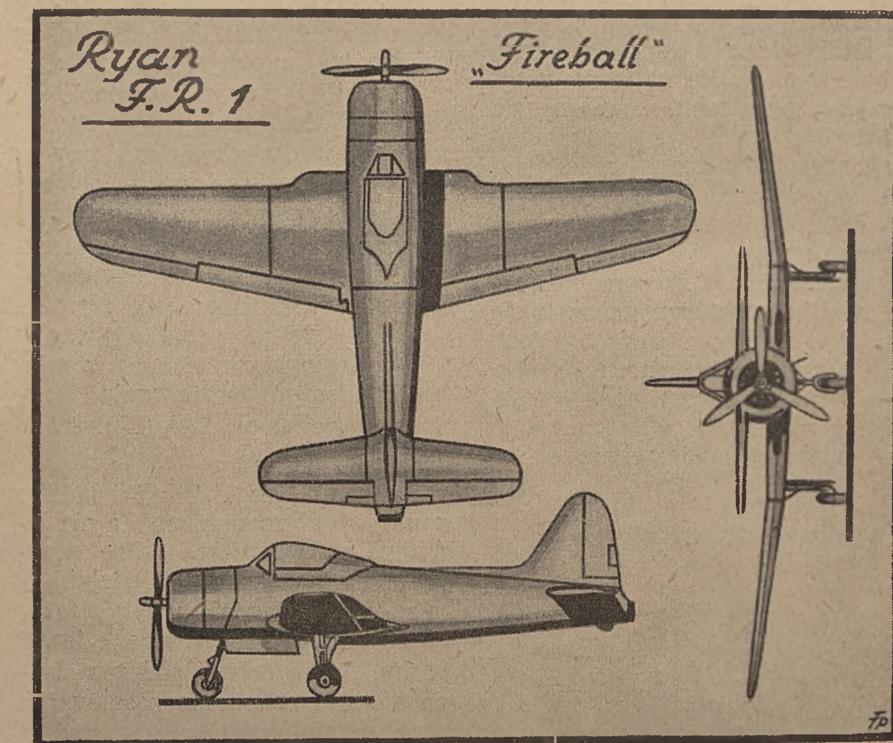
Ciekawym typem samolotu o napędzie śmigłowo - odrzutowym jest myśliwski pokładowy jednopłat Ryan F. R.-1 „Fireball". Zakłady Ryan Aeronautical Company dotychczas produkowały jedynie małe samoloty komunikacyjne, szkolne i turystyczne. Imię T. Glaude Ryan'a głośne było w czasie, kiedy w r. 1927 Liudbergh przeleciał Atlantyk na samolocie Ryan NYP.

„Fireball" jest pierwszym samolotem wojskowym, zbudowanym w tych zakładach. Jest to dolnopłat o składanych płatach, konstrukcji całkowicie metalowej. Płaty posiadają profil szybkościowy N. A. C. A. Dysze powietrzne do silnika odrzutowego znajdują się w krawędzi natarcia płatów po obu stronach przy kadłubie.

Silnik odrzutowy General - Electric I-16 wbudowany jest w kadłubie za kabiną pilota i oddzielony jest od niej płytą ogniotrwałą. Dysza odrzutowa znajduje się w końcu kadłuba. Silnik tłokowy Wright „Cyclone", dziewięciocylindrowy o chłodzeniu powietrznym posiada moc 1 350 KM i napędza trójramienne śmigło Curtiss o średnicy 3,047 m. Mechanizm nastawny pozwala na ustawienie ramion śmigła w tzw. „chorągiewkę", w razie lotu przy wykorzystaniu jedynie silnika odrzutowego.

Podwozie trójkołowe, o rozstawieniu kół 2,20 m chowane jest na zewnątrz w płaty, koło przednie — do tyłu w kadłub.

Uzbrojenie samolotu „Fireball" składa się z 4-ch karabinów maszynowych 12,7 mm, umieszczonych parami po bokach w płatach, oraz dwu bomb 450 kg.



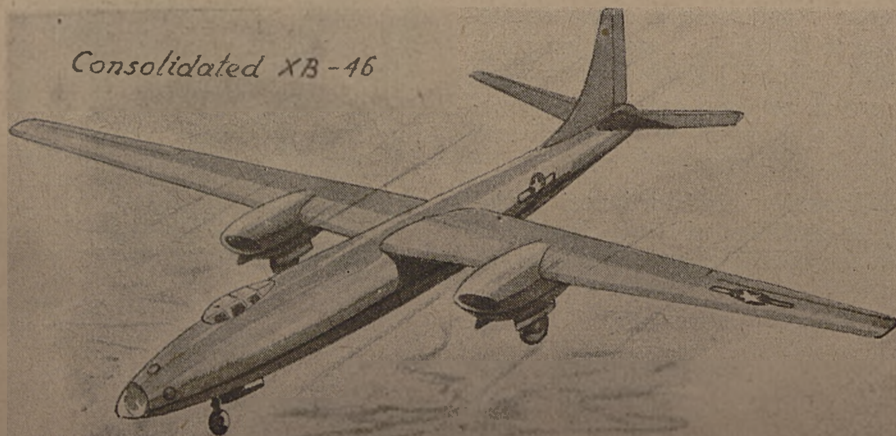
Główne dane samolotu „Fireball":
Rozpiętość — 12,20 m.
Długość — 9,78 m.
Wysokość — 3,76 m.
Wysokość po złożeniu płatów — 4,96 m.
Ciężar własny — 3 508 kg.
Ciężar całkow. — 4 468 kg.
Obciążenie — 176 kg/m².
Szybkość maks. przy obu silnikach— 680 km/godz.
Szybkość maks. z silnikiem tłokowym — 516 km godz.
Szybkość maks. z silnikiem odrzutowym — 485 km/godz.
Zasięg przy 1 044 l paliwa—2 400 km.

*

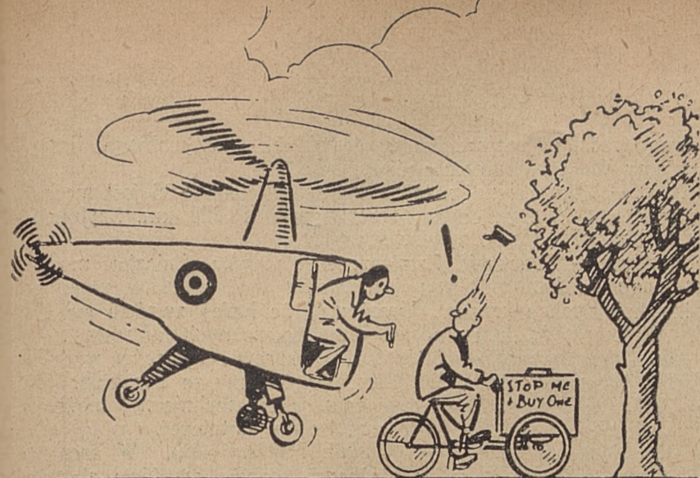
Innym typem wytwórni Consalidated jest bombowiec o czterech silnikach odrzutowych, XB-46. Odrzutowiec ten projektowany był 2 lata temu wstecz i teraz dopiero odbywa loty próbne, których wynik jeszcze nie jest znany. Będzie on ciekawy ze względu na zastosowanie po raz pierwszy 4-ch silników odrzutowych, które są umieszczone parami w gondolach.

Samolot XB-46 odznacza się wyjątkową czystością linii. Rozpiętość jego wynosi 34,44 m i długość 32,22 m.

F. Pawłowicz

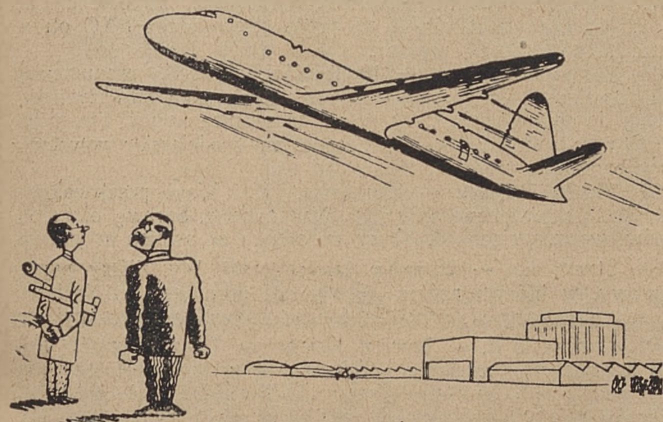


HUMOR LOTNICZY



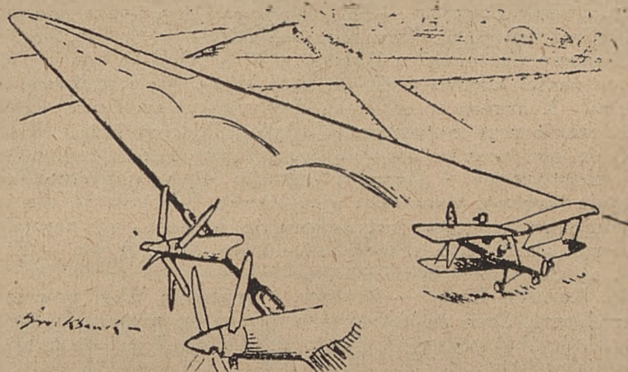
(„Flight")

Proszę o porcję lodów!...



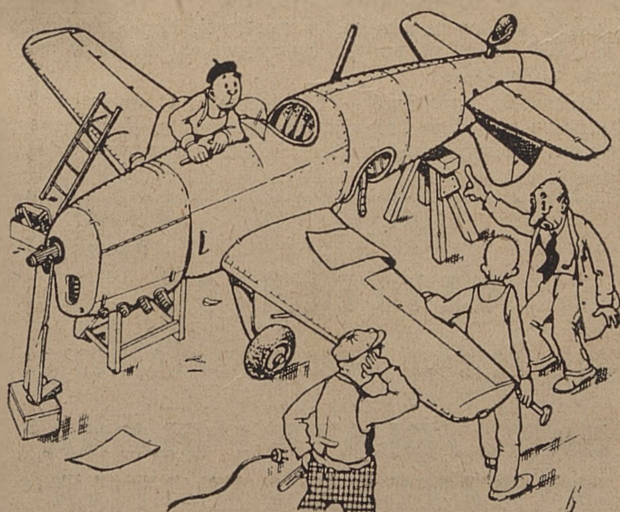
(„Interavia")

Gdy rysownik ma wyszczerbioną linijkę...



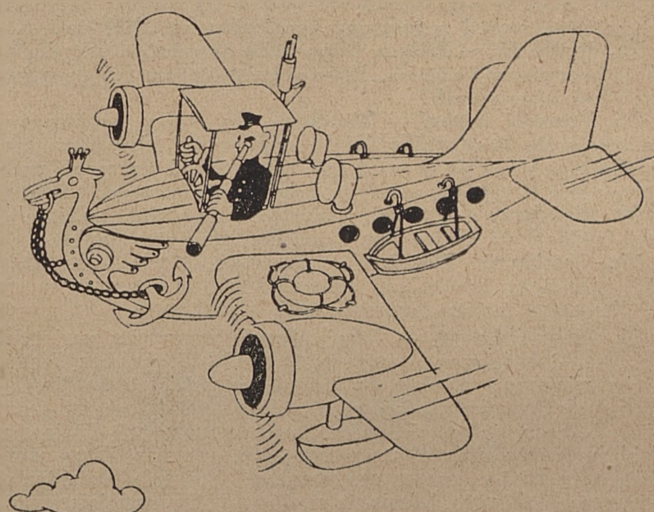
(„Flight")

„To chyba nowa droga startowa..."



(„Letectví")

Do pioruna! Jak trzymaliście ten rysunek?!

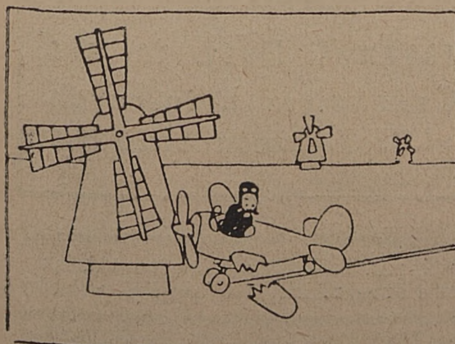


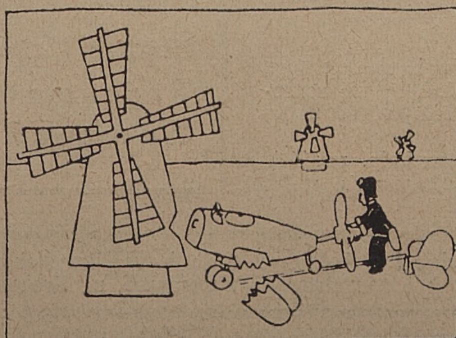
(„Interavia")

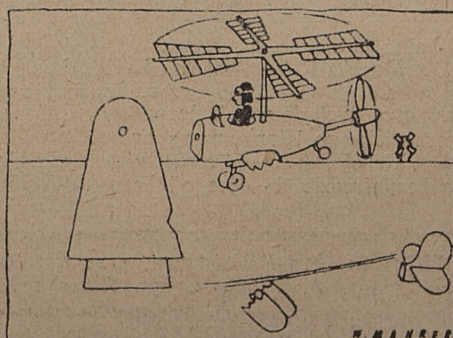
„Dowódca statku powietrznego"

Historia bez słów

(„Interavia")









Ob. Wysocki Jerzy — Gdańsk. Cena brakujących Wam numerów wynosi 95 zł. Dlaczego nie podaliście bliższego adresu? Wysłalibyśmy Wam od razu wspomniane numery.

Ob. Jurczyk Adolf — Trzebinia. Dokładne warunki przyjęcia do Ofic. Szkół Lotniczych podaliśmy w Nr 4 „SiM". Za życzenia dziękujemy.

Ob. Wronowski Eugeniusz — Iwowe. Niestety, nowelki Wasze do druku się jeszcze nie nadają. Żądanego katalogu nie posiadamy. „Teorię lotu" wyślemy Wam w najbliższym czasie.

Ob. Gaciuk Kazimierz — Lublin. W Waszym imieniu wołamy głośno — Aeroklubie Lubelski, ujawnij się! Modelarze i szybownicy czekają!

Ob. z Chrzanowa. Rysunek mało dowcipny. Czy to Wy jesteście tym nieszczęsnym astronautą?

Ob. Dudzik Zbigniew — Kraków. O szkole wojennej nie mamy żadnej informacji. Terminarz znajdziecie w Nr 11 „SiM"-u.

„Ciekawy Czytelnik" z Dębicy. 1. Plan „Orlątka" można nabyć w naszej administracji. 2. Przysługuje Wam prenumerata ulgowa. 3. Zapłon w silnikach turbo-reakcyjnych odbywa się elektrycznie przy zapuszczaniu silnika. Podczas pracy silnika spalenie mieszanki odbywa się bez przerwy, tak że zapłon jest już niepotrzebny. 4. Samolot wzniesie się w powietrze, gdy osiągnie szybkość wymaganą przy starcie. Szybkość ta, dla samolotu przeciążonego jest oczywiście większa niż normalna szybkość startowa. 5. Adres Sekcji Lotn. Stud. A. G. — Kraków, ul. Straszewskiego 23.

Ob. Korczyk Karol — Kraków. Przysługuje Wam prenumerata ulgowa. Cena zł 20 odnosi się tylko do numeru świątecznego, który był podwójnej objętości. „Orlątko" jest do nabycia w cenie zł 10.

Ob. Rissmann Marian — Toruń. Najbardziej odpowiednie będzie liceum lotn.-mech. lub matemat.-fizyczne.

Dh. Kosiński Leszek — Włodawa. Informacje Wasze o kalendarzu lotniczym są mylne. Żaden taki kalendarz nie ukazał się. Planów, o które zapytujecie nie posiadamy. Bliższe szczegóły o wystawie modeli redukcyjnych ogłosimy w „SiM"-ie.

Dh. Mężko M. — Zielona Góra. Jako harcerzowi przysługuje Wam prenumerata ulgowa. Może przyślecie nam coś do działu rozrywek umysłowych?

Ob. Trzebski Janusz — Wrocław. Na kursy szybowcowe przyjmuje się kandydatów od 16 roku życia. Opłata za kurs teoretyczny waha się w granicach 150 — 250 zł. Szkolenie praktyczne jest bezpłatne, płaci się jedynie za dożywienie 1000 zł.

Ob. Flis Jerzy — Poznań. Radzimy Wam wnieść podanie do Państw. Fabryki Płatowców w Mielcu, woj. rzeszowskie.

Dh. Grochowski Zbigniew — Przemyśl. Macie siedemnaście lat i trzy klasy gimnazjum. Jednego i drugiego jeszcze za mało. Konieczna matura i przeszkolenie szybowcowe.

Ob. Zaborski Leszek — Gdynia. Przede wszystkim powinniście się zwrócić do lekarza okulisty, ażeby zbadał Wasze oczy. Wątpię, ażeby miejscowy okulista (w Gdyni) powiedział Wam, że „nie potrzebujecie nosić okularów, o ile widzicie dobrze na drugie oko". A może pokażecie mu powyższą odpowiedź? Dopiero po dokładnym zbadaniu Waszego oka można będzie Wam powiedzieć, czy da się jeszcze coś naprawić. Noszenie okularów nie wyklucza możliwości latania na szybowcach lub samolotach sportowych. (f)

Ob. Brujewicz Stanisław — Wołomin i Ob. Ostrowski B. — Świdnica. Listy Wasze przekazaliśmy dr Ferrowi, który udzieli Wam odpowiedzi w najbliższym czasie.

Ob. Papiernik Cezariusz — Rypin. Informacja, udzielona Wam przez lotnika jest fałszywą. Jedynie w wypadku, gdy kandydat nie ukończy szkoły (z powodu złych postępów w nauce) — musi odsłużyć pewien okres czasu.

Ob. Muszka K. — Podkowa Leśna. Opis lotów bardzo ciekawy, nie nadaje się jednak do druku. Radzimy uważać, by nie uszkodzić przy tych lotach kończyn górnych lub dolnych, bo potem z prawdziwego latania mogą być nici!

Ob. Krupiński J. — Ostród. W sprawie Liceum Lotn. zwróćcie się bezpośrednio do dyrekcji liceum. W sprawie pilotażu motorowego radzimy napisać list do Aeroklubu Olsztyńskiego. Przyznajemy Wam prenumeratę ulgową.

X Y — W przesłanej notatce zasięg samolotu B-36 jest mocno przesadzony. Wynosi on w rzeczywistości 16 000 km. Szybkość 2 226 km/godz. jest oczywiście nonsensem.

Simkarz — Przemyśl. Zamieszczenie planów silniczka modelarskiego na łamach pisma jest bardzo trudne. Plany zajęłyby kilka kolejnych numerów. Uważamy, że lepiej zwrócić się do Ob. Gadomskiego, który udzieli Wam potrzebnych informacji.

Ob. Dryll Bernard — Białystok. W sprawie bystrości wzroku udzieli Wam odpowiedzi Dr. Ferr. Dziękujemy za życzenia.

ATMJ — Będzin. Po ukończeniu szkoły technicznej możecie ubiegać się o przyjęcie do Techn. Szkoły Lotniczej.

Ob. Szypulski Józef — Glinnik Mariampolski. W sprawie szkolenia szybowcowego w bieżącym sezonie zwróćcie się do Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie z prośbą o zarezerwowanie Wam określonej ilości miejsc na jednym z szybowisk. Adres A. Podk. — Krosno, ul. Staszica 1 m. 2. Dziękujemy za wyrazy uznania i życzymy Wam powodzenia w Waszej pracy. Czuwaj!

Ob. Matlak Kazimierz — Oświęcim. Radzimy zwrócić się do RKU. Przekazując należność za prenumeratę przez PKO otrzymacie pismo znacznie prędzej.

Ob. Rozwandowicz A. — Rembertów. Kwestię prenumeraty uregulowaliśmy. Prenumerata zagranicznych pism lotniczych jest trudna do załatwienia. Może macie za granicą kogoś, kto mógłby Wam te pisma przesyłać? Czasopismo modelarskie powstanie prawdopodobnie wkrótce.

Ob. Mucha Tadeusz — Warszawa. List Wasz przekazaliśmy mjr Wicherkiewiczowi, który do Was napisze. Sprawę okularów omówi wyczerpująco dr Ferr w jednym ze swoich artykułów.

Ob. Ślązak Jan — Baranów Sandomierski. Wysłaliśmy numer okazowy, w którym podane są warunki prenumeraty. Napiszcie do nas, postaramy się odpowiedzieć na wszystkie Wasze pytania.

Ob. Ostrowski E. — Łowicz. Księgarnia T-wa Przyjaźni Polsko Radzieckiej mieści się w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej, centrala „Czytelnika" przy ul. Wiejskiej. Zakup książek najlepiej załatwić osobiście. Dziękujemy za życzenia.

Ob. Bonar Leopold — Bytom. Zwróćcie się do Oddz. Lotn. Cyw. przy urzędzie Wojewódzkim w Katowicach do Komisarza Ligi Lotniczej. On poinformuje Was w sprawie modelarni lub też pomoże Wam w utworzeniu jej w Bytomiu. Najlepiej zorganizujcie sami w Bytomiu koło modelarskie, a Liga Lotnicza udzieli Wam pomocy w urządzeniu modelarni. Cieszymy się bardzo, że „SiM" Wam się podoba. Życzymy powodzenia w pracy. Napiszcie znów do nas.

Ob. Przewłocki Kazimierz — Częstochowa. O energii atomowej będziemy pisali tylko przy omawianiu zagadnień, związanych z lotnictwem. Wspomniany numer „Flight" posiadamy.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka". W-wa, Smolna 12. Nr. zamówienia 666 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-30346